

CZERWIEC 1935

Nr. 6.

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. *ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBILKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU: *Szosy a taryfy kolejowe — Regulacja ruchu miejskiego w Medjolanie, Jan Erlich — Dorobek dziesięciolecia gospodarki drogowej województwa Nowogródzkiego, K. — Otwarcie sezonu motorowego — Dział klubowy — Motocyklem przez Afrykę Północną, Juljusz Wachtel — Mercedes Benz i nadchodzący sezon samochodowy, Janusz J. Makowski — Światło przenikające mgłę, karbowane żarówki o równomiernem rozpraszaniu światła — Kronika sportowa — Wyniki 8-o Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiaździstego do Stolicy w r. 1934.*

(Presse Photo).

Zwycięscy Grand Prix Tripolisu w dn. 12.V 1935 r. Od lewej do prawej Fagioli (trzeci), Caracciola (pierwszy) i Varzi (drugi).

SZOSY A TARYFY KOLEJOWE

Zły stan dróg w Polsce nikogo, znającego nasze warunki ekonomiczne, zbytnio nie dziwi: sprawa dobrych dróg to ostatecznie tylko sprawa odpowiednich środków. Biedny skarb i bieda społeczeństwa dostatecznie tłomaczą rozpaczliwy stan dróg polskich. Nieraz już podkreślaliśmy, iż zdajemy sobie doskonale sprawę z tego, że bez wielkich, heroicznych wprost ofiar ze strony społeczeństwa, w dzisiejszych naszych warunkach, dobrych dróg nie posiądziemy. A społeczeństwo nasze już tyle razy w ostatnich czasach zdobywało się na heroiczne ofiary na inne, może nawet ważniejsze jeszcze cele, że i tego za złe mu mieć nie można, iż zaniedbywało ono dotąd sprawę drogową. Zły stan dróg w Polsce nas więc nie dziwi. Dziwi nas natomiast niesłychanie krótki żywot świeżo zbudowanych lub też przebudowanych nieraz według ostatnich zasad budownictwa drogowego, szos. Nasze szosy mają dosłownie żywot efemeryd. Zbudowane lub naprawione, wydawałoby się, jaknajsolidniej po kilku już miesiącach wykazują wyraźne ślady zniszczenia, po kilkunastu są już rozbite, a po paru latach przewrócone do góry nogami. Wiemy doskonale, że stosowane przy budowie i naprawie naszych szos metody i materjały, stanowią przedmiot długich i sumiennych studjów i badań, że roboty te prowadzone są przez doświadczonych fachowców i przez bardzo odpowiedzialne firmy, że wreszcie nie zaniedbywane są i prace konserwatorskie. Wiemy, że przy projektowaniu robót na naszych drogach uwzględniane są zarówno warunki ekonomiczne, jak i klimatyczne naszego kraju, i spokojni jesteśmy, że grosz jeden nie jest źle lub niewłaściwie użyty. A jednak pomimo to wszystko, ze smutkiem stwierdzamy niesłychaną, niewidzianą nigdzie indziej, krótkotrwałość naszych dróg.

Obserwacja rodzaju ruchu na naszych szosach da nam jednak wytłomaczenie tego faktu. Wszystkie nowoczesne metody budowy ulepszonych dróg bitych mają na celu przedewszystkiem przystosowanie dróg tych do ruchu motorowego, choćby najcięższego, a w drugim rzędzie dopiero do ruchu mieszanego. Jednak nie istnieją metody i sposoby przystosowania dróg do tego rodzaju wandalizmu, jaki praktykuje się codziennie na, dużym kosztem świeżo wykończonych, drogach polskich. Sposób kucia koni w Polsce oraz typ naszych wozów były może odpowiednie w czasach gdy istniały tylko szerokie, piaszczyste lub błotniste trakty. Wówczas wozy te nie mogły być przeładowywane, gdyż nie byłoby wtedy wogóle mowy o dojechaniu na miejsce przeznaczenia i ostatecznie typ wozu ustalił się i przystosował do stosunkowo niewielkich ładunków. Gdy Polska posiadła drogi bite to nie powstał, bynajmniej, nowy przystosowany do nich, typ wozu, lecz, ponieważ trakcja na twardej nawierzchni zaoszczędza siły pociągowe, ciemni nasi furmani różnicę tę wykorzystali w celu powiększenia przewożonych ładunków. Wozy pozostały te same co i dawniej z temi samemi co i dawniej obręczami, jedynie, poczęto umieszczać na nich wielokrotnie większe ładunki. Im nawierzchnia szosy jest lepsza i gładsza, to jest im lżej jest koniom ciągnąć, tem większe są przewożone ładunki. W celu osiągnięcia jaknajwiększych zysków, furmani nasi za granicę ładunku postawili jedynie ostateczne granice siły pociągowej swoich koni, która to granica w miarę ulepszania nawierzchni jest coraz dalsza. Na asfalcie, na którym wóz raz wprawiony w ruch wymaga już tylko niewielkiej siły pociągowej, ładunki na wozach frachtowych dosięgają nieprawdopodobnej wielkości. Dość zobaczyć te niesłychane góry towarów na wozach frachtowych, te poprzyczepiane ze wszystkich stron toboły, beczki i skrzynie, które nieraz w dwójnasób powiększają szerokość wozu. Znamy fakty, że zwyczajny, wcale nie największy, wóz frachtowy ładuje po 4 tony towaru, t. j. tyle co duży samochód ciężarowy, mający dwukrotnie większą powierzchnię spodu i conajmniej czterokrotnie szersze obręcze, zaopatrzone przytem w pneumatyki. Ponieważ ruszenie takiego wozu z miejsca wymaga bardzo dużej siły pociągowej, na chwilę „startu" doprzęga się konie drugiego wozu, które następnie w ruchu wyprzęga się i pozostawia wóz już tylko z jedną parą koni. Daje to pojęcie do jakiego stopnia wozy te są przeciążone. Ponieważ maksymalne takie ładunki stosowane są na najlepszych i najgładszych nawierzchniach, na asfaltach, kostkach granitowych i klinkierach, które dla „zapierającego się" konia są za śliskie, przeto dla ułatwienia mu pracy przy ruszaniu z miejsca, gdy cały pochylony naprzód z mocno wyprężonymi ku tyłowi nogami przenosi ku przodowi własny ciężar, kuje go się na ostro. Wysokie hacele wbijają się w asfalt, lub w szpary pomiędzy kostkami wyłupują kawały materjału albo podważają do góry całe bloki, ale umożliwiają koniowi znalezienie mocnego oparcia dla kopyt. Teraz już dokładnie rozumiemy przyczyny i mechanizm niszczenia najtrwalszych i najkosztowniejszych nawierzchni szos, takich, które w innych krajach w podobnych co i nasze warunkach klimatycznych trwają lata całe bez żadnej naprawy, zawsze równie gładkie i równe, co w pierwszym dniu po wykończeniu.

Jeżeli ruch motorowy na szosach polskich jest coraz słabszy, to zato ruch zaprzęgowy na nich stale wzrasta. Był czas, kilka lat temu, gdy motoryzacja naszego kraju zaczynała nabierać rozpędu, że samochody ciężarowe i autobusy powoli zaczynały wypierać z naszych dróg te archaiczne wozy frachtowe. Furmani stali się szoferami i w obawie o całość swych ma-

szyn przeładowywali je do określonych tylko granic, w każdym razie nieszkodliwych dla całości nawierzchni drogowej. Kryzys i nasza, swoiście pojęta, polityka motoryzacyjna szybko podcięły skrzydła modernizującym się przedsiębiorcom przewozowym i obecnie „frachty" z powrotem wypełzły w wielkiej liczbie na drogi polskie. Trzeba przejechać się nocą na jakimś odcinku między dwoma większemi miastami, naprzykład między Radomiem lub Łodzią a Warszawą, żeby zobaczyć jak wielkie ilości towarów przewożone są furmankami. Całemi sznurami jadą gęsiego ściśle (i to podkreślamy), jeden za drugim tą samą koleją jakimś cudem tylko utrzymujące równowagę, wozy frachtowe i żłobią i przecinają koleiny, fałdują asfalt i tłuką najtrwadszy klinkier. Dla wozów frachtowych niema dziś odległości. Jeżdżą one z jednego końca Polski w drugi, rozwożąc zboże, owoce, żelazo, wapno, manufakturę, smary, drób, nierogaciznę i bydło rzeźne. No i opłaca im się to doskonale, bo w przeciwnym razie przecieżby nie jeździły.

Jeżeli dalej wyszukiwać przyczyn tak wzmożonego ruchu towarowego na drogach w czasie szalejącego kryzysu, w kraju, który ostatecznie posiada wcale ładnie rozwiniętą sieć kolei żelaznych, i jeżeli z ruchem tym zestawić ogłaszane często statystyki malejących stale przewozów kolejowych, to nasuwa się odrazu na myśl sprawa taryf kolejowych. Wysokie taryfy kolejowe oto jest niewątpliwie pierwsza przyczyna tak wzmożonego ruchu frachtowego na szosach i w konsekwencji tak szybkiego ich niszczenia. Sprawa taryf kolejowych poruszana była już nieraz zarówno w prasie, jak i przez różne zrzeszenia gospodarcze. Nasze taryfy kolejowe jeżeli nie są najwyższe na świecie, to w każdym razie nie stoją w żadnym stosunku do obecnej wartości przewożonych towarów, a zwłaszcza do wartości artykułów produkowanych przez Polskę, więc przeważnie artykułów masowych i rolniczych. Przy spadających ciągle cenach tych produktów i przy sztywnych od kilku lat taryfach kolejowych koszty przewozu na większe odległości niektórych artykułów, przewyższają nieraz ich wartość. W tych warunkach jakakolwiek wymiana tych towarów między ośrodkami i dzielnicami produkującemi je a miejscowościami konsumującemi, za pomocą kolei staje się niemożliwą. Przewozy kołowe natomiast kalkulują się obecnie, dzięki niskiej cenie owsa i koni wcale wygodnie i dla tego gros ruchu towarowego na bliższe i średnie odległości unika kolei i przenosi się całkowicie na szosy. W tej walce konkurencyjnej, kolej ze swojemi wysokiemi i sztywnemi taryfami bita jest na głowę przez żydowskie furmanki, automatycznie przystosowujące się do zniżki ceny przewożonych towarów. W ten sposób towary przewożone końmi obciążone są mniej więcej stałemi procentowemi kosztami przewozu, podczas gdy przy towarach przewożonych koleją, procentowe koszty przewozu stale wzrastają uniemożliwiając jakąkolwiek kupiecką kalkulację. No i wskutek tego cierpią nasze szosy. Są one wprawdzie do jeżdżenia i dziwnem wydawaćby się mogło narzekanie na intensywny na nich ruch. Ale tu chodzi nie o normalny ruch kołowy, lecz o wybitnie destruktywny, wskutek nadużyć i wykroczeń przeciw obowiązującym przepisom porządkowym na drogach, ruch ciężarowy. Póki przewożenie końmi masowych ciężkich towarów będzie się opłacało, póty nic nie będzie mogło tego ruchu ograniczyć, a z wielką tylko trudnością będzie można ująć go w jakieś karby przepisowe. Wniosek z tego prosty. — Jeżeli chcemy, aby pieniądze wydawane na naprawę, przebudowę i modernizację naszych szos nie szły na marne, aby, z tak wielkim trudem wykonane, roboty nie były w ciągu kilku miesięcy niszczone, trzeba zrobić tak, by przewożenie masowe końmi towarów się nie opłacało. To zrobić może jedynie kolej przez jaknajrychlejsze obniżenie swych taryf i dostosowanie ich do wartości obecnej artykułów produkowanych przez nasz kraj i zagarnięcie w ten sposób z powrotem przewozu artykułów masowych. Nam się wydaje, że interes dla kolei nie byłby znowu taki zły. A w każdym razie byłby on dobry dla Ministerstwa Komunikacji, które zarządza zarówno kolejami jak i drogami, ale które ostatecznie ma tylko jedną kieszeń. Cóż z tego, że koleje jako przedsiębiorstwo, wykazywać będą dochód (choć w naszem zrozumieniu odebranie przewozów ruchowi drogowemu pomimo zniżonych taryf, zwiększy jeszcze ten dochód), gdy Ministerstwo czy też Fundusz Drogowy, jako drugie przedsiębiorstwo będzie wykonywało tylko stale pracę Danaid i pakowało w nie równowartość wykazanych przez koleje dochodów. Gdy tak szczęśliwie się ułożyło, że jedne jak i drugie przedsiębiorstwo podlega temu samemu Ministerstwu, to można oczekiwać, że praca ich zostanie sharmonizowana i zastosowana taka polityka, która obydwu wyjdzie na zdrowie. A więc w dziedzinie rozwiązania sprawy drogowej czekamy na odpowiednie posunięcia w dziedzinie... kolejnictwa i na ogłoszenie przez koleje wojny konkurencyjnej z „frachtami" żydowskiemi.

Jan Erlich.

REGULACJA RUCHU MIEJSKIEGO W MEDJOLANIE

Regulacja ruchu ulicznego stanowi obecnie jedno z najważniejszych, a zarazem najtrudniejszych może zagadnień, przed któremi stoją władze komunalne wielkich miast. Zagadnienie to przedstawia w Medjolanie większe jeszcze, niż gdzieindziej trudności ze względu przedewszystkiem na znaczną intensywność ruchu, następnie na dośrodkową budowę miasta, w centrum którego — Piazza del Duomo — ruch ten zbiega się i skupia.

Wobec tego, że w tutejszym ruchu miejskim wyłączną prawie rolę odgrywa trakcja mechaniczna, magistrat m. Medjolanu zwrócił się w swoim czasie do Automobilklubu Medjolańskiego z propozycją opracowania systemu regulacji. Klub, świetnie zorganizowany i rozporządzający poważnemi środkami materjalnemi, chętnie się podjął tego zadania i powierzył je swojej Komisji Dróg i Ruchu (Commissione Strade et Circolazione), która, ze swej strony, powołała do współpracy Miejski Wydział Techniczny i Zarząd Tramwajów Miejskich.

Wychodząc z założenia, że bez uprzedniego dokładnego zbadania ruchu ulicznego nie może być mowy o celowych zmianach normujących go przepisów, ani o wprowadzeniu, odpowiadającego swym zadaniom, systemu jego sygnalizacji, Komisja rozpoczęła swe czynności od opracowania planu „analizy ruchu".

Pod określeniem tem rozumieć należy nietylko zebranie danych statystycznych o ilości pojazdów, przebiegających w danej jednostce czasu przez dany obserwacyjny punkt, ale także zbadanie nasilenia ruchu w zależności od pory dnia, obserwacja kierunków, w których płynie, odgałęzień i t. d.

W samej rzeczy, sucha statystyka może wprawdzie dać podstawy do niektórych badań, tak np. nad wytrzymałością materjałów, użytych na nawierzchnie uliczne, przy badaniu jednak ruchu ulicznego jest zupełnie niewystarczająca.

I tak — stwierdzenie, że przez dany punkt obserwacyjny przesunie się w ciągu doby np. 8640 pojazdów, nic nam nie mówi o charakterze ruchu. Gdyby ruch ten przez całe 24 godziny był zupełnie jednostajny, jeden pojazd za drugim przesuwałby się w 10-sekundowych odstępach, ruch zatem na danej arterji byłby zupełnie nie intensywny. Niech jednak z powyższych 8640 pojazdów, przesuwa się codziennie w ciągu jednej określonej godziny, powiedzmy 3000, to w czasie tym na arterji muszą się tworzyć zatory i konieczność ścisłej regulacji ruchu w tym czasie jest widoczna.

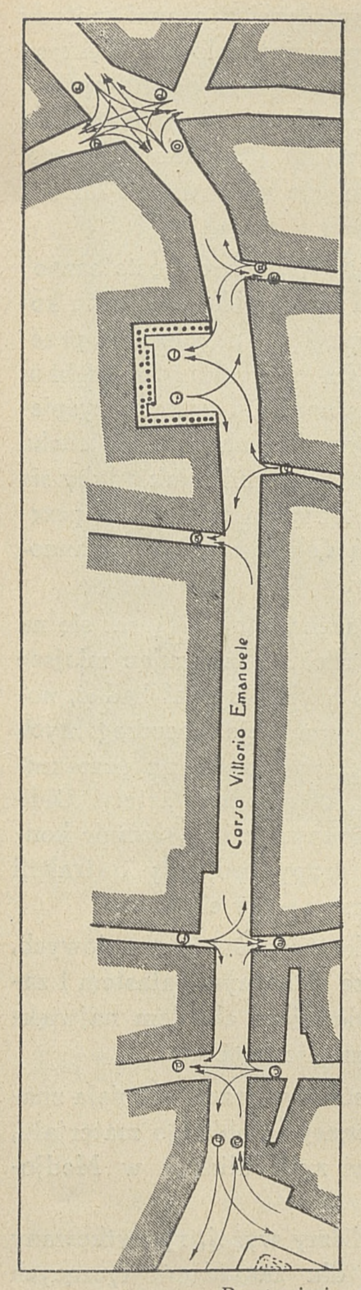
Po przygotowawczych pracach i ustaleniu programu Komisja przystąpiła do realnej pracy, którą, celem uniknięcia zasadniczych błędów, trudnych do usunięcia w toku działania, podzielono na dwa stadja: badania wstępnego i badania ostatecznego.

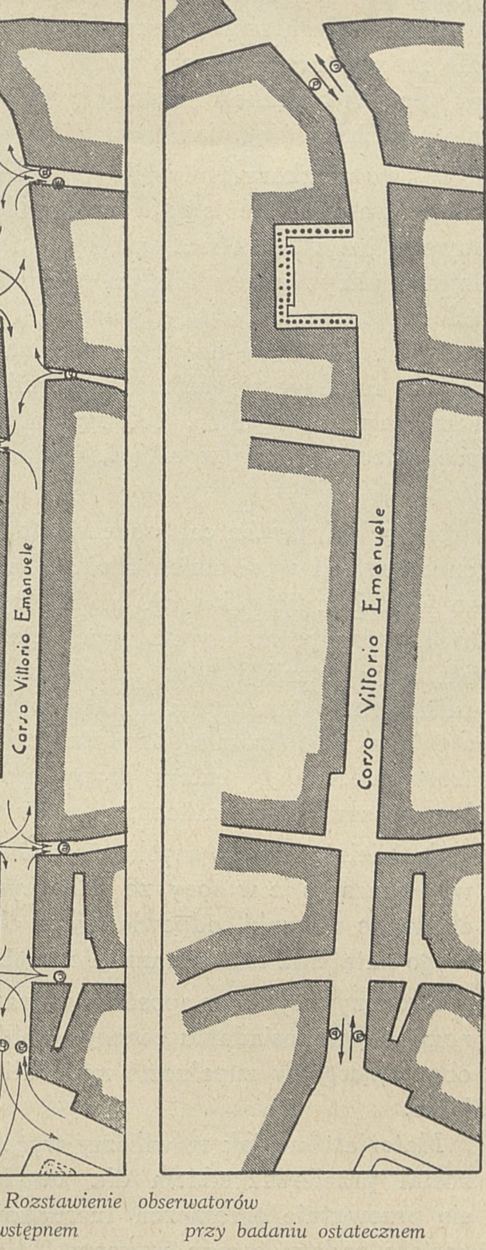
Dla przeprowadzenia badania wstępnego wyznaczono około 100 punktów obserwacyjnych (liczbę tę w następstwie podwyższono do 160), na których w okresach największego ruchu ustawiano funkcjonarjuszów Komisji, rekrutowanych z niższego personelu Automobilklubu, policji miejskiej, tramwajów, autobusów, kolejek podjazdowych. Obliczenia dokonywane były na formularzach, uwzględniających tylko ilość przesuwających się przez dany punkt pojazdów, względnie przechodniów, ponadto obserwator musiał zaznaczyć na nich, czy ruch kołowy na danem skrzyżowaniu ma tendencję do kierowania się w przecznice, czy utrzymuje kierunek prostolinijny, następnie stopień nasilenia ruchu tramwajowego i pieszego.

Prace te trwały około 6-ciu tygodni i dały wystarczający materjał do zorjentowania się w całokształcie zagadnienia i ustalenia metod „analizy ostatecznej".

Jak wspomnieliśmy wyżej, analiza ta miała za zadanie zbadanie ruchu miejskiego z punktu widzenia: jego rodzaju, kierunków, nasilenia, zależnie od pory dnia, wreszcie jego szybkości. Rozpoczęto od segregacji ruchu w zależności od jego elementów i w tym celu ułożono 16 szematów dla tyluż rodzajów pojazdów, podzielonych na dwie grupy; pierwsza zawierała kategorje: 1) rowery bez ładunku, 2) rowery i trycykle nożne z ładunkiem, 3) motocykle, 4) motowózki i trycykle silnikowe, 5) wózki ręczne, 6) powozy konne, 7) wozy ładowne normalne konne, 8) takież przekraczające wymiary normalne; druga: 1) prywatne samochody i taksówki, 2) lekkie wozy ciężarowe, 3) wozy ciężarowe i traktory, 4) wozy ciężarowe i traktory z przyczepkami, 5) autobusy, nie obsługujące regularnych linji, 6) autobusy, obsługujące regularne linje, 7) wozy tramwajowe miejskie i 8) wozy tramwajowe międzymiastowe.

Obserwator na danem skrzyżowaniu miał sobie zleconą obserwację kontrolowania bądź całej grupy pojazdów, bądź jej części, bądź nawet jednego tylko rodzaju, a to w zależności od natężenia ruchu w danym punkcie. W związku z tem otrzymywał on odpowiednie szematy, względnie szemat, podzielony poziomo na cztery rubryki, każda na jeden kwadrans obserwacji, pionowo zaś na trzy: dla pojazdów skręcających z magistrali na lewo, jadących prosto i skręcających na prawo. Obserwacje dokonywane były w czterech charakterystycznych dla ruchu miejskiego porach (ogólnie przyjęte godziny pracy są w Medjolanie: 9—12 i 14—19), to jest: rano od 8.30 do 9.30, w południe od 11.30 do 12.30, popołudniu od 16.30 do 17.30 i wieczorem od 18.45 do 19.15, zawsze jednocześnie dla całej arterji i powtarzały się kilkakrotnie w dniach największego natężenia ruchu. Tak więc na peryferjach miasta przeprowadzano je w poniedział-





Rozstawienie obserwatorów
przy badaniu wstępnem *przy badaniu ostatecznem*

ki rano, w centrum natomiast w środku tygodnia. Badano jednocześnie wpływ warunków atmosferycznych (deszcz, mgły, śnieg) na nasilenie ruchu.

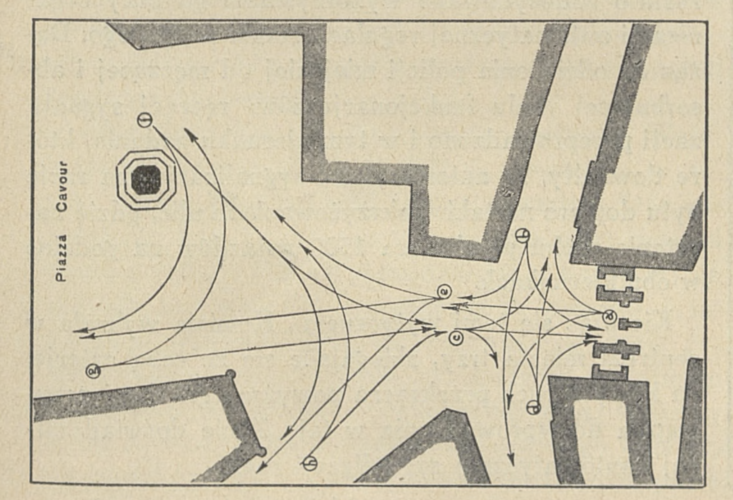
W podobny sposób kontrolowany również był ruch pieszy.

Dzięki sprawności personelu i zastosowaniu specjalnych przyrządów rezultaty badań były bardzo dokładne. Ewentualne błędy dawały się korygować przez porównanie ze sobą szematów, wypełnionych przez sąsiadujących ze sobą obserwatorów. Biorąc pod uwagę, że kontrolujący personel potrzebował pewnego czasu, aby oswoić się z otoczeniem, w którem pracował, rezultaty pierwszego kwadransa na nowem stanowisku, nie były uwzględniane.

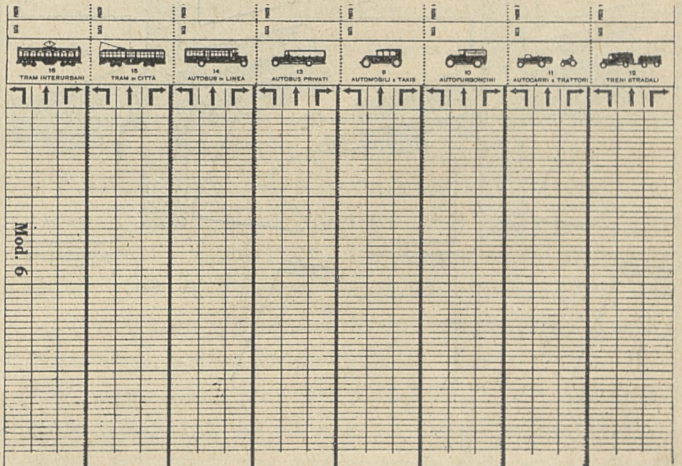
Z jaką starannością badania te były prowadzone, świadczyć może fakt, że w niektórych specjalnie ożywionych punktach, gdzie wielokierunkowy, nader intensywny ruch, nie dawał się dokładnie uchwycić, nawet przez bardzo wyszkolony personel, uciekano się do pomocy kinematografu. Na jednym rogu błony fotografowano tarczę chronometru, tak, że przy puszczaniu zdjęcia w zwolnionem tempie można było z położenia wskazówek orjentować się w czasie.

Niezależnie od ruchu kołowego i pieszego poddano również obserwacji ruch psażerski w tramwajach i autobusach. Jedni obserwatorzy, podróżujący w wozach, odnotowywali liczbę wsiadających i wysiadających na przystankach, zapełnienie wozu pomiędzy przystankami oraz strefy największego zapełnienia, inni zaś, postawieni na ulicy, przy przystankach, kontrolowali tam ruch pasażerów.

Wreszcie na miejscach postoju taksówek i dorożek, a także w parkach automobilowych (miejscach postoju dla prywatnych samochodów na szeregu placów medjolańskich) przeprowadzono statystykę liczby pojazdów, które korzystały z tych miejsc oraz czas postojów.



Rozstawienie obserwatorów przy zbiegu kilku arteryj.

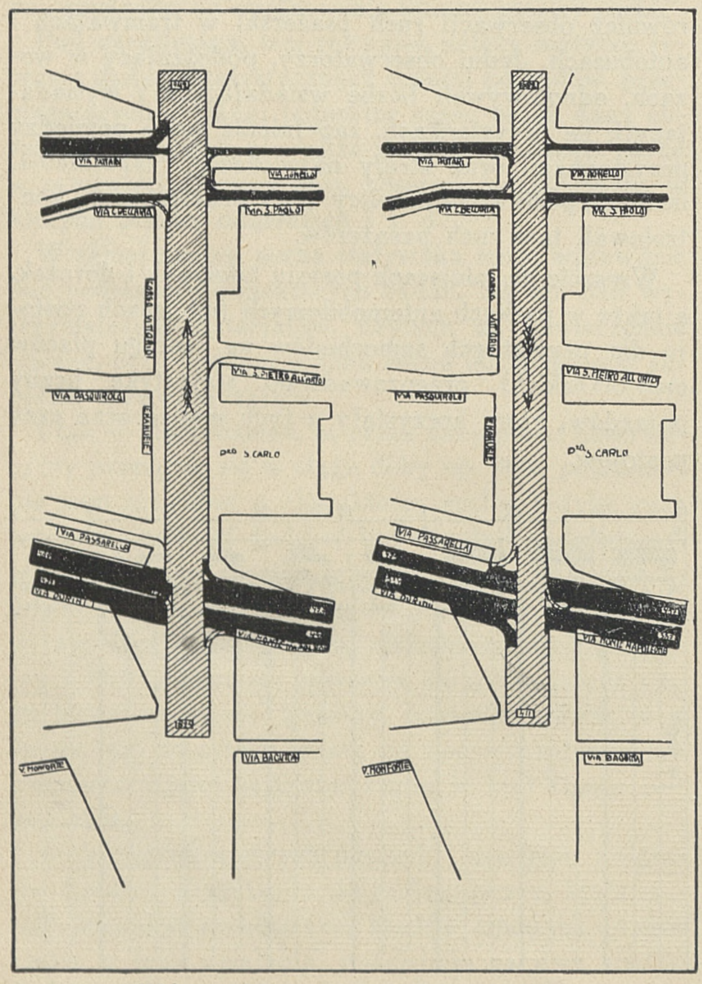


Schemat dla kontroli ruchu.

Zebrany w powyższy sposób na mieście materjał grupowany był w biurach Komisji i przenoszony na specjalne formularze, reasumujące rezultaty obliczeń dla każdego skrzyżowania w ciągu danej godziny. Następnie zaś, na podstawie tych rezultatów wykonywano wykresy godzinowe dla całej arterji dla czterech rodzajów ruchu: rowerów, pojazdów, o trakcji zwierzęcej, samochodów, wreszcie tramwajów i autobusów. Ostatnim w tym kierunku etapem był wykres godzinowy dla całej arterji dla wszystkich rodzajów ruchu.

W wykresach przyjęta została podziałka 1 : 2000 dla domów, zaś 1 : 500 dla szerokości ulicy; w wykresie ruchu 40 pojazdów odpowiadało 1 milimetrowi, tak, że jego szerokość proporcjonalna była do natężenia ruchu na danej arterji i w danej godzinie. Dla większej przejrzystości ruch wzdłuż głównej arterji oznaczany był kolorem żółtym, wzdłuż przecznic— niebieskim.

Wykresy te, już na pierwszy rzut oka, dają zupełnie jasny obraz tego, co się na danej arterji o danej godzinie dzieje i po sporządzeniu ich okazało się dopiero w całej pełni, że te tak skomplikowane i na pozór wydające się może zbyt drobiazgowemi metody badania ruchu, były najzupełniej celowe. Wykresy posłużyły odrazu władzom miejskim za podstawę przy wydaniu całego szeregu zarządzeń, jak zaprowadzenie na niektórych ulicach ruchu jednokierunkowego, na placach okrężnego, usunięcie na pewnych ulicach niektórych typów pojazdów i t. p.



Wykres godzinny ruchu wszelkich pojazdów.

Jak wzmiankowaliśmy wyżej „badanie ostateczne" obejmowało również studja nad szybkością ruchu kołowego, już z tego choćby względu, że zdolność przelotowa ulicy jest w ścisłym stosunku do szybkości, z jaką pojazdy ją przebiegają i przez przyśpieszenie, rozumie się do pewnych granic, tempa ruchu na niej uzyskuje się takie same wyniki, jak gdyby się rozszerzyło samą ulicę. Toteż odnośne badania przeprowadzone zostały z całą dokładnością i starannością.

Samochód, na ten cel przeznaczony, włączał się na danej arterji w strumień ruchu i, zajmując miejsce za pojazdem typu, którego szybkość miał badać, notował czas potrzebny na przebycie poszczególnych odcinków arterji, długość przystanków na przecznicach i czas potrzebny na przebycie całej arterji. Obliczenia te, wielokrotnie dokonywane i wzajemnie kontrolowane, objęły cztery grupy: pojazdy o trakcji konnej, samochody, autobusy i wozy ciężarowe.

Oddzielnie badano szybkość wozów tramwajowych, wypuszczając je w nocy, ze sztucznym balastem i zachowując warunki, odpowiadające chwilom największego natężenia ruchu tramwajowego.

Ukończywszy w ten sposób swe prace, Komisja znanazła się w posiadaniu cennego i obfitego materjału, obrazującego w zupełności ruch uliczny w Medjolanie.

Materjał ten, jak mówiliśmy wyżej, spożytkowany został przedewszystkiem dla zarządzeń, tyczących się przeważnie ograniczeń kierunkowych, następnie zostało zadecydowane wykorzystanie go przy organizacji automatycznej regulacji ruchu miejskiego. Dążąc do odciążenia policji miejskiej od męczącej i absorbującej wielu funkcjonarjuszów, ręcznej sygnalizacji przeprowadzono i w tym kierunku badania, które dowiodły, że automatyczna sygnalizacja ma rację bytu dopiero na takich skrzyżowaniach ulic, gdzie natężenie ruchu przekracza 1500 pojazdów na godzinę w obu kierunkach.

Kierując się temi wytycznemi, Komisja wybrała w centrum miasta trzy, zbiegające się ze sobą arterje, na których ruch przekracza powyższą granicę i przystąpiła do wprowadzenia w tej „Zonie doświadczalnej" automatycznej sygnalizacji ruchu.

(dokończenie nastąpi)



Herb województwa Nowogródzkiego. (Mal. M. Przyborska, fot. J. Żmigrodzki)

DOROBEK DZIESIĘCIOLECIA GOSPODARKI DROGOWEJ WOJEWÓDZTWA NOWOGRÓDZKIEGO.

W szeregu województw mogących się pochlubić godnemi uwagi rezultatami swej dotychczasowej pracy w zakresie gospodarki drogowej, jedno z wybitniejszych miejsc zajmuje Województwo Nowogródzkie. Osiągnięte przez nie wyniki zasługują na specjalne uznanie ze względu, że jest to jedno z najbiedniejszych województw, dysponujące nader ograniczonemi środkami finansowemi.

Jako jednostka administracyjna powstało Województwo Nowogródzkie w 1921 r., obejmując w zarząd obszar liczący 22,688 km² powierzchni. Stan zaludnienia tego terytorjum jest bardzo niski, wynosi bowiem tylko 1.180.000 mieszkańców, z liczby tej na polaków przypada 38%, żydów 10%, tatarów i inpolaków przypada 38%, na białorusinów 51%, żydów 10%, tatarów i innych 1%. Ludność ta zajmuje się głównie rolnictwem, bytując w ogromnej większości w bardzo ciężkich warunkach, surowego klimatu, nieurodzajnej gleby i małego stanu posiadania, praca na roli daje przeważnie zaledwie skąpe wyżywienie. Przemysł prawie tam nie istnieje, a handel z powodu małej siły nabywczej ludności i słabo rozwiniętej sieci komunikacyjnej kolejowej nie może się odpowiednio rozwijać.

Przy takim stanie rzeczy środki finansowe samorządów, czerpane z podatków obciążających ludność są nader skromne. To też trzeba było bardzo skrzętnie i umiejętnie gospodarować, ażeby zaspokoić należycie całokształt ogromnych potrzeb wszystkich działów gospodarki publicznej województwa.

Działalność w zakresie gospodarki drogowej rozpoczęło Województwo Nowogródzkie faktycznie dopiero od 1924 r. Lata 1921—1923 poświęcone zostały bowiem głównie pracom organizacyjnym, gdyż panujący wówczas chaos walutowy, uniemożliwił podjęcie planowych robót drogowych.

W ciągu dziesięciolecia od 1.I.1924 r. — 31.III.1934 roku wykonano na terenie powiatów wchodzących w skład województwa następujące roboty na drogach państwowych, wojewódzkich powiatowych i gminnych:

Zestawienie I.

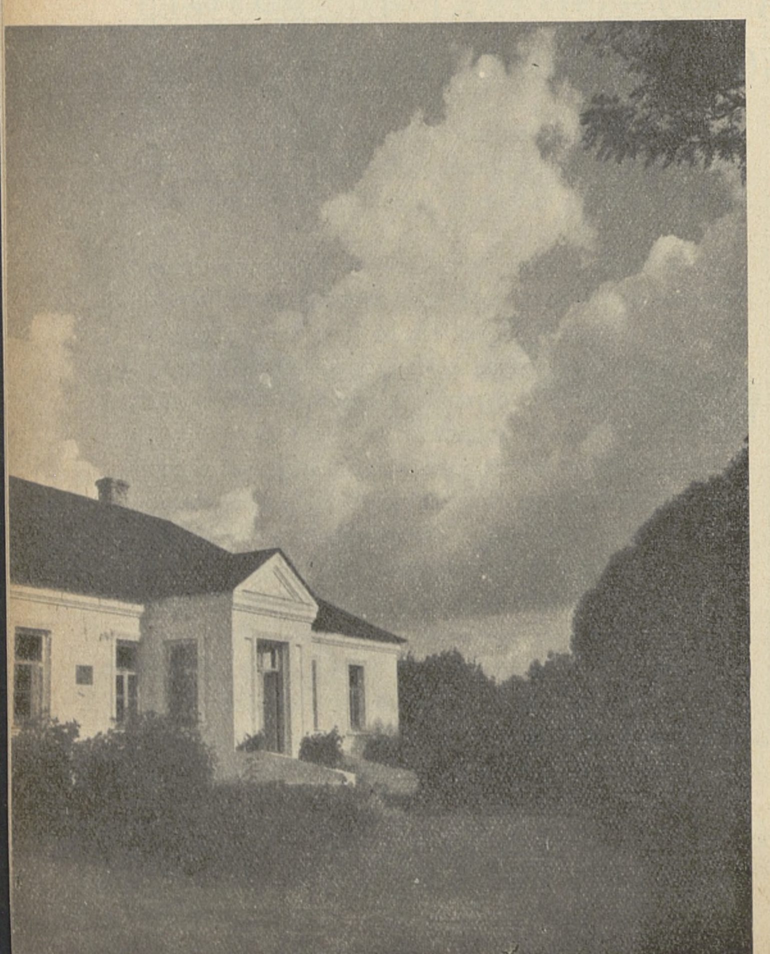
Powiatowe Zarządy Drogowe w:								
Baranowiczach	Lidzie	Nieświeżu	Nowogródku	Słonimie	Stołpcach	Szczuczynie	Wołożynie	Razem
a) Wybudowano jezdni twardej km								
82,21	480,84	74,85	150,62	75,91	65,39	33,36	181,21	1144,39
b) Pogrubiono jezdni tłuczniowej km								
16,97	13,90	11,93	25,78	18,86	—	0,30	—	87,74
c) Przebrukowano jezdni km								
0,84	7,73	4,75	3,49	1,34	6,08	0,31	4,63	29,17
d) Wybudowano mostów szt/mb								
28 / 906,91	64 / 1350,10	48 / 525,85	37 / 909,82	64 / 1842,22	37 / 718,30	21 / 124,88	42 / 883,50	341 / 7261,58
e) Wybudowano przepustów sztuk								
397	620	406	1.082	560	196	238	275	3.774
f) Naprawiono mostów mb								
3238,55	6279,10	3206,85	6682,80	3835,40	5909,90	713,00	7022,50	37448,10

Jak wynika z powyższego zestawienia przyrost dróg o twardej nawierzchni wyraża się liczbą 1144 km, t. j. średnio rocznie po 114 km; jest to wysiłek nawet dla silniejszych finansowo województw, dość znaczny.

W związku z przeprowadzonemi w okresie dziesięciolecia robotami, stan sieci drogowej na 1.IV.1934 przedstawiał się następująco:

Zestawienie II.

Kategorje dróg	Długość dróg w km.			Uwagi
	Bitych i brukowanych	Gruntowych	Razem	
Państwowych	667,41	560,42	1.227,83	Przypada dróg na 100 km² bitych . . . 7,5 km gruntowych 60 „ Razem . . 67,5 km Przypada dróg na 1.000 mieszkańców bitych . . . 1,5 km gruntowych 11,5 „ Razem . . 13 km
Wojewódzkich	104,71	273,01	377,72	
Powiatowych	178,19	677,24	855,43	
Gminnych	793,36	12.045,37	12.838,73	
Ogółem	1743,67	13.556,04	15 299,71	



Bardzo charakterystycznym objawem jest zabrukowanie prawie wszystkich wsi Nowogródczyzny. Roboty te były wykonywane spontanicznie i masowo przez wiejskie gromady w latach budżetowych 1927/28, 1928/29 i 1929/30. W tych okresach przeciętnie 300 wsi rocznie otrzymywało jezdnie brukowane.

Roboty drogowe i mostowe wykazane w zestawieniu I były wykonywane z kredytów państwowych i samorządowych oraz szarwarkiem, szczegółowy wykaz kosztów w poszczególnych okresach i powiatach przedstawia zestawienie III.

Przeciętne koszty budowy 1 km jezdni twardej wynosiły:

w latach 1924/25 — 1927/28 około 40.000 zł.
„ 1928/29 — 1931/32 „ 38.000 „
„ 1932/33 — 1933/34 „ 12.000 „
} Przy jezdni brukowanej szerokości 5 mb i koronie drogi szerokości 9,5 mb.

Zaś koszt utrzymania 1 km. drogi wypada według zestawienia IV, następująco:

Nowogródek — Dom Mickiewicza.
(fot. J. Żmigrodzki)

Zestawienie III.

Lata budżetowe	Rodzaje kredytów	Powiatowe Zarządy Drogowe w: Baranowiczach	Lidzie	Nieświeżu	Nowogródku	Słonimie	Stołpcach	Szczuczynie	Wołożyn	Razem
Razem 1924—1934	Państwowe . .	1.815.188	6 073.889	1.003.081	2.863.523	2.168.051	653.359	184.911	670.977	15.432.979
	Samorządowe .	1.301.339	1.375.861	1.424.672	1.788.037	1.347.479	895.439	389.321	1.625.002	10.147.150
	Szarwark . . .	2.026.954	4.481 282	1 408.820	4.956.316	2.043.363	1.287.067	1.096 173	2.814.351	20.114.326

Zestawienie IV.

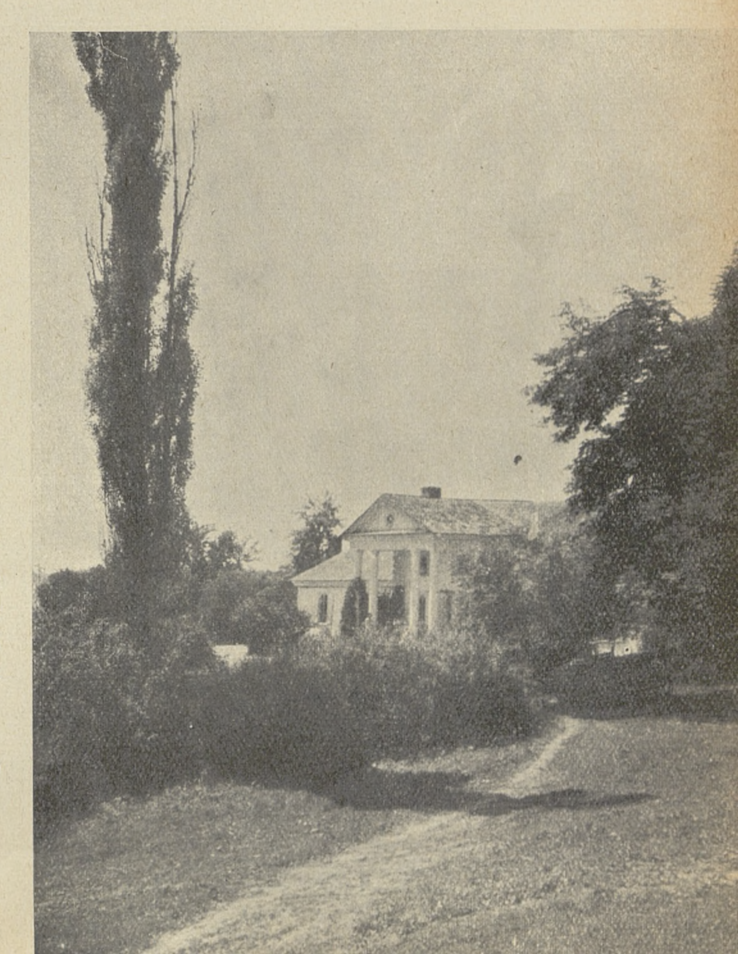
Rok budżetowy	Koszt utrzymania 1 km. drogi w zł. bitej i brukowanej	gruntowej	Rok budżetowy	Koszt utrzymania 1 km. drogi w zł. bitej i brukowanej	gruntowej
1924	751,34	133,45	1929/30	1133,35	163 24
1925	771,68	174,67	1930/31	945,54	98,31
1926/27	962,21	158,03	1931/32	806,35	121,54
1927/28	788,34	128,14	1932/33	224,19	45,70
1928/29	887,18	161,54	1933/34	329,34	168,86

Niezmiernie ważny czynnik dla rozwoju akcji drogowej stanowi obfitość materjału kamiennego na terenie województwa w postaci kamienia narzutowego a nadto jego taniość. Z pośród 8 powiatów tylko baranowicki i nieświeski nie pokrywają swych potrzeb i muszą sprowadzać kamień z innych powiatów. Cena kamienia jest niska i wynosi w powiatach samowystarczalnych średnio od 3.50 zł. — 10.50 zł. za 1 m^3.

Drugim czynnikiem odgrywającym zasadniczą rolę w gospodarce drogowej Nowogródczyzny jest stosowanie na bardzo szeroką skalę szarwarku. Stanowi on też główną podstawę budowy i utrzymania dróg wszelkich kategoryj. Wysokości szarwarku na drogi państwowe ustalana jest na ~ zł. 150.000, na drogi wojewódzkie i powiatowe na ~ zł. 250.000, na drogi gminne ~ zł. 1.100.000, czyli razem minimalnie na ~ zł. 1.500.000 rocznie. Biorąc pod uwagę, że koszt robotnika przy robotach szarwarkowych, określają gminy na kwotę 1—1,5 zł., a furmanek na 3—5 zł. dziennie, to suma ta w odniesieniu do stosunków województw centralnych, wzrasta do wysokości przeszło 3.000.000 zł.

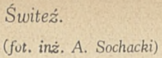
Szarwarki są uchwalane dobrowolnie. Miejscowa ludność odnosi się do nich bardzo chętnie, przychodzi na roboty w terminie i pracuje rzetelnie. Przyczyniły się do tego: docenianie sił ofiarowywanych dobrowolnie, wykonywanie szarwarków wyłącznie pod nadzorem fachowym szanowanie materjałów kamiennych dostarczanych przez ludność, uczestnictwo inżynierów powiatowych w radach gminnych, dotrzymywanie wyznaczonych przez kierownictwa powiatowe terminów robót, kontrolowanie robót przez inspekcję z Urzędu Wojewódzkiego i t. d.

Szarwarki są wykonywane na akord w 90%—95% ich wartości, reszta zaś na dniówkę, o ile dotyczy to robót, których nie daje się na akord określić jak np. dozorowanie, stróżowanie i t. d. Wszystkie roboty szarwarkowe są prowadzone według zgóry przygotowanych planów, które są opracowywane identycznie z planami (projektami) dla dróg państwowych. Między drogą gminną a państwową, wojewódzką lub powiatową nie czyni się technicznych różnic. Jako typ nawierzchni wykonywane są w ostatnich latach przeważnie bruki z płytowanych dużych głazów. Bruki tego rodzaju są gładkie i równe i jadąc po nich nie odczuwa się zupełnie wstrząsów. Zasadniczo stosowana bywa szerokość jezdni 5 m, szerokość drogi letniej 3,5 m, a całej korony — 9,5—10 m. Poprzeczny profil jezdni utwardnionej nie przekracza 2,5—3%.



Czombrów (domniemane Soplicowo)
(fot. J. Żmigrodzki)





Świteź.
(fot. inż. A. Sochacki)

Mimo wybitnie pagórkowatych terenów spadki maksymalne utrzymują się w granicach 4%, a w wyjątkowych razach 5%. W krzywiznach stosowane są w rzucie poziomym łuki o dużych promieniach z zachowaniem widoczności dwóch jadących naprzeciw siebie pojazdów, conajmniej na 200—250 mb. Łuki w płaszczyznach pionowych (załomy) posiadają promienie o 2000—2500 m, pozwala to osiągać widoczność na dystansie 200 m oraz uniknąć wstrząsów pojazdów jadących nawet z szybkością powyżej 100 km/g.

Stosując tego rodzaju warunki techniczne miano na uwadze:

1. Uwzględnienie potrzeb ruchu mechanicznego zarówno w obecnem stadjum, jak i w przyszłym jego rozwoju.

2. Umożliwienie pokrycia jezdni bez przebudowy robót ziemnych, betonem asfaltowym, lub innym szlachetnym materjałem.

Zostało to uzyskane kosztem nieco większych robót ziemnych, przeciętnie wyższych od zwykłych robót o około 2.000 do 3.000 m^3 na 1 kmb. Jeśli się zważy, że 1 m^3 robót transportowych waha się około średniej ceny 33 groszy, to różnica robót ziemnych w kosztach, nie przekracza 1.000 zł. na 1 kmb.



Głębokie wykopy przy budowie dróg.



Nowogródek — Fara.
(fot. J. Żmigrodzki)

Nowogródek — Mgła.
(fot. inż. A. Sochacki)



Przy niskiej cenie robotnika koszt budowy 1 km drogi bitej, przy zachowaniu wskazanych wyżej warunków technicznych, w ziemi lekkiej wynosi średnio 12.000 zł., zaś w ziemi b. ciężkiej, gdy zachodzi konieczność stosowania oskardów oraz specjalnych pługów i przy dalekiem podwożeniu żwiru pod bruk, koszt 1 km nie przekracza 18.000 zł.

W wyjątkowych razach kiedy na 1 kmb wypada robót ziemnych, w bardzo ciężkiej glinie, około 10.000—12.000 m^3, koszt takich robót wynosi 20.000—22.000 zł. za 1 kmb.

Tak kosztowne roboty ze względu na duże i gęsto rozmieszczone pagórki zdarzają się w promieniu 15—20 km od Nowogródka; wykopy lub nasypy sięgające 5—6 m są na porządku dziennym.



Roboty ziemne — nasypy 5 m.

Mimo powstałego kryzysu ekonomicznego w ostatnich latach omawianego dziesięciolecia gospodarki drogowej, nie uległa ona bynajmniej zahamowaniu, a raczej wykazuje coraz znaczniejsze postępy. Przyczyniły się do tego głównie prócz udoskonalenia metod stosowania szarwarku, przekazanie na cele drogowe przez Skarb Państwa wszystkich zaległych do



Nowogródek — Zamek i Fara
(fot. inż. A. Sochacki)



Roboty ziemne przy budowie drogi Nowogródek — Wilno — Oszmiana.

1931 r., podatków państwowych, jak również przydzielenie przez władze centralne żyta na odróbek. Powyższe świadczenia stanowią 70—75% ogólnej sumy kosztów robót drogowych, gotówkowe wydatki wynoszą zaledwie 25—30%.

Rekordowo pod względem wykonanych robót zapowiada się okres od 1.IV.1934 r. — 31.III.1935 r., nie objęty niniejszem sprawozdaniem ze względu na brak jeszcze ścisłych danych. W przybliżeniu jednak można już określić, że ilość wybudowanych w tym czasie nowych dróg wyniesie przeszło 164 km.

Zasługi tej tak pomyślnie z każdym rokiem rozwijającej się akcji drogowej, mimo niesprzyjających konjunktur gospodarczych, przypisać należy w głównej mierze działalności Urzędu Wojewódzkiego, na którego czele stoi od kilku lat p. Wojewoda Świderski, poświęcający wiele energji i pracy sprawom gospodarczym, a w szczególności gospodarce drogowej i rozbudowie dróg. Sekunduje mu w tem dzielnie p. Naczelnik Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego inż. Jerzy Bajkiewicz, wybitny fachowiec w dziale drogowym i doskonały organizator.

Polityka drogowa Urzędu Wojewódzkiego zmierza przedewszystkiem do wyposażenia Nowogródczyzny w jak najkrótszym czasie w racjonalną sieć drogową o twardej nawierzchni, stwarzającą dogodne połączenia komunikacyjne stolicy województwa z miastami powiatowemi, oraz z główniejszemi miastami sąsiednich województw. Osiągnięte w tym kierunku wyniki są już dość znaczne, uzyskano bowiem połączenie Nowogródka z Baranowiczami, a co za tem idzie i z Warszawą, przez Słonim, Białystok, dzięki wybudowaniu w ciągu ostatnich dwóch lat odcinka drogi wojewódzkiej od Świtezi do Horodyszcza. W trakcie budowy są połączenia Nowogródka z Wilnem i Grodnem, oraz z miastami powiatowemi województwa.

Niezależnie od realizacji zamierzeń o znaczeniu komunikacyjnem projektowane jest również przystąpienie do budowy szlaków turystycznych, jak i ulepszenie istniejących. Jest to sprawa bardzo pilna i niezmiernej doniosłości gospodarczej. Nowogródczyzna wyposażona jest bowiem we wszelkie dane aby przyciągać szerokie rzesze turystów z całego kraju. Posiada liczne zabytki architektoniczne wysokiej artystycznej wartości, ciekawe typy ludowe, niezwykle malowniczy krajobraz, obfitość lasów, wzgórz i dolin i szereg miejscowości opromienionych urokiem wspomnień związanych z osobami Syrokomli, Czeczota i Zana, a zwłaszcza Mickiewicza.

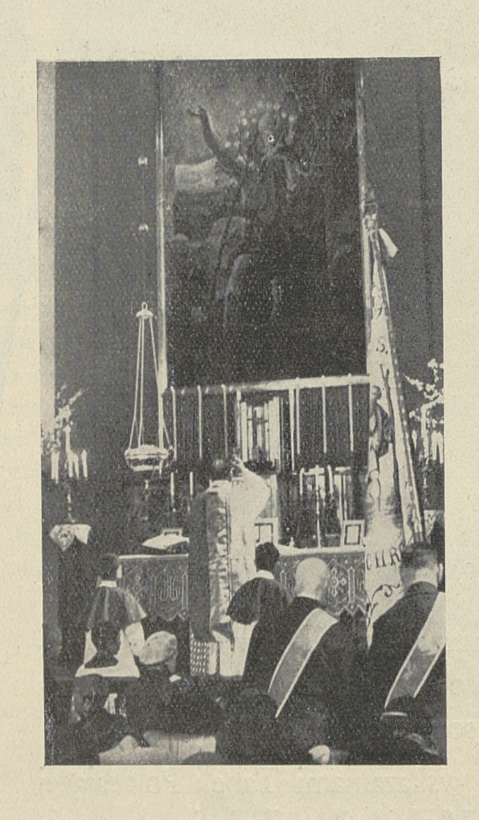
K.





W środku: Nowogródek — Fara
u dołu: Roboty ziemne — głębokie wykopy
(fot. J. Żmigrodzki)





OTWARCIE SEZONU MOTOROWEGO

W dniu 12 maja odbyła się uroczystość otwarcia Sezonu Motorowego w kościele Św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej, zorganizowana przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Automobilklub Polski i Polski Związek Motocyklowy. Ilustracje przedstawiają: U góry — poświęcenie samochodów przed kościołem, w środku — uroczysta Msza Św. w kościele Św. Krzysztofa, u dołu — defilada samochodów przed Prezesem A. P. p. wiceministrem J. Piaseckim.

(Fot. A. Sitkowski).





Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 3, ul. Klementyny Tańskiej, tel. 50-50. Sekretarjat czynny od godz. 12—13 i od 18—20

„Doroczne Walne Zebranie Małopolskiego Klubu Automobilowego odbyło się w lokalu Klubu, przy ul. Kl. Tańskiej L. 3. w dniu 6 kwietnia 1935 o godzinie 19-stej.

W imieniu nieobecnego Prezesa inż. W. Hłaski — zagaił posiedzenie Wiceprezes inż. M. Teodorowicz. Przewodniczącym Zebrania został obrany p. M. Dropiowski.

Sekretarz Generalny zaznaczył w swojem sprawozdaniu, iż MKA poza zadokumentowaniem żywotności przez zorganizowanie silnie frekwentowanych kursów motoryzacji, które dzięki ofiarnej pracy majora Wiszniowskiego i kapitana Kannenberga uwieńczone zostały pełnym sukcesem, nie miał niestety w roku ubiegłym możności rozwinięcia pracy na polu sportowo-turystycznym. Fatalny stan dróg i pogłębiający się kryzys finansowy, odbija się znamiennie na żywotności Klubu, czego dowodem było również minimalne zapotrzebowanie na tryptyki i carnety.

Na zaproszenie Inspektoratu Armji, Klub nasz wziął czynny udział w manewrach Korpusu przez delegowanie szeregu naszych Członków wraz z samochodami do udziału w akcji operacyjnej.

Po sprawozdaniu Sekretarza Generalnego odczytał szczegółowe sprawozdanie Skarbnik Klubu p. inż. Gajl i przedłożył preliminarz na rok 1935, zamykający się tak po stronie dochodów, jak wydatków kwotę zł. 16.800.

Po udzieleniu absolutorjum Zarządowi i Władzom Klubu przystąpiono do uzupełniających wyborów, w wyniku których skład Władz Klubu przedstawia się następująco:

Prezes: inż. Hłasko Wiktor,

V-Prezes: prof. dr. Teodorowicz Mieczysław, dr. Wygard Ignacy,

Sekretarz Generalny: Niezabitowski Tadeusz,

Członkowie: Arnicki Jan, inż. Dazwański Stefan, inż. Gajl Józef, Kieszkowski Stanisław, dr. Kozicki Jerzy, inż. Lisowski Konrad, Orzechowski Zbigniew, Pilcer Władysław, inż. Rubczyński Władysław, dr. Węgrzynowski Lesław, mjr. Wiszniowski Bolesław, dr. Wysoczański Bronisław,

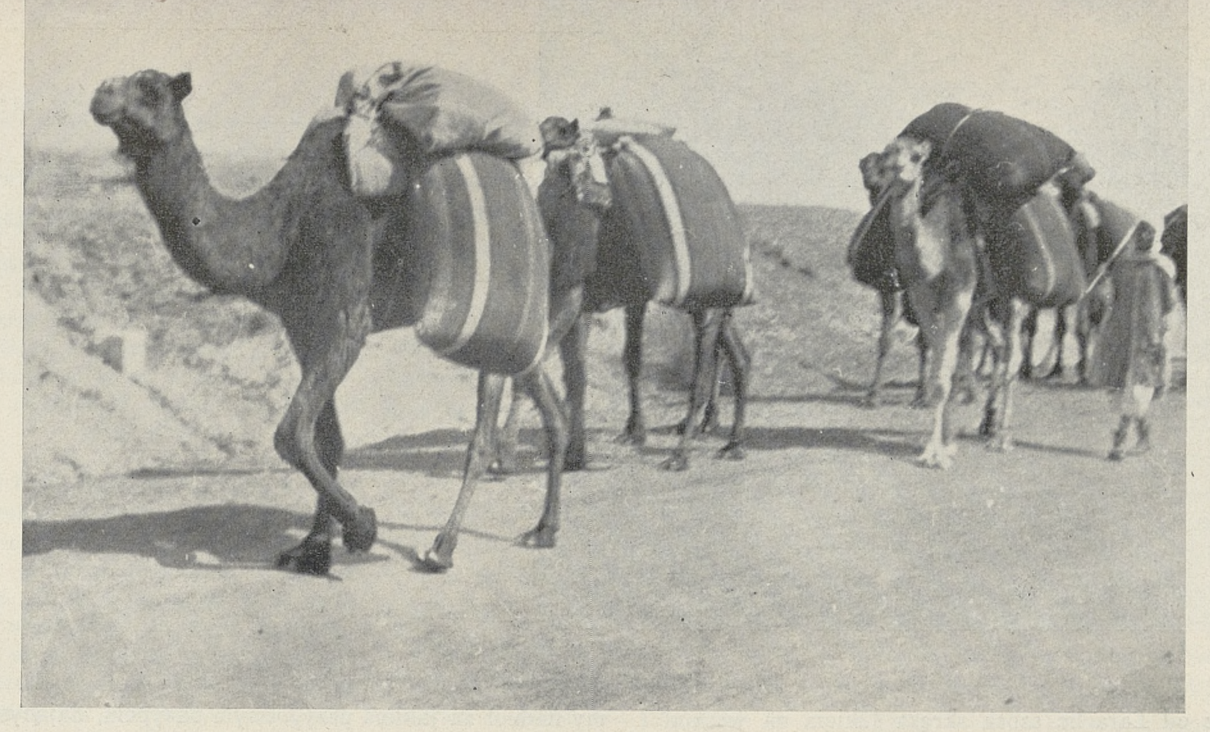
Przewodniczący Komisji Turystycznej: płk. dypl. dr. Künstler Stan.

W związku z ustąpieniem Stanisława hr. Skarbka ze stanowiska Wiceprezesa Klubu, Walne Zebranie nadało jednogłośnie w uznaniu Jego zasług, jako jednego z Założycieli Klubu, który od powstania Klubu zasiadał w Prezydjum — godność dożywotniego Członka Honorowego.

Ożywioną dyskusję wywołała sprawa nowego projektu statutu AP. i afiljacji Klubów automobilowych. Wszyscy obecni wypowiedzieli się w dyskusji przeciw narzuconemu projektowi, poczem zapadła następująca uchwała:

MKA nie może dać swojej zgody na jakikolwiek projekt organizacyjny, przewidujący uprzywilejowanie członków Klubu stołecznego w stosunku do wszystkich członków Klubów regjonalnych. Upoważnia się Zarząd do wyrażenia swojej zgody na zmiany strukturalne w organizacji Klubów pod tym zasadniczym warunkiem, że prawa członków wszystkich Klubów automobilowych w Polsce będą faktycznie równe.

Na tem posiedzenie zamknięto.



Karawana wielbłądów na szosie.

Juljusz Wachtel.

MOTOCYKLEM PRZEZ AFRYKĘ PÓŁNOCNĄ.

(Dokończenie).

Szeroką ulicą wjechaliśmy między białe, nowoczesne domy dzielnicy europejskiej. Na skrzyżowaniu ulic wskazał nam kierunek policjant-Arab w białym burnusie i w dziwnych spodniach. Były to jakby szerokie pumpy, mające ztyłu coś w rodzaju worka, zwisającego swobodnie. Nie jestem pewien, ale przypuszczam, że w razie deszczu taki policjant mógłby z powodzeniem zdjąć te szarawary i używać ich jako peleryny. Cóż za wspaniałe urządzenie! Tanie i wygodne. A nasza policja co?!!

Tetouan z wizją czekoladowego policjanta został już za nami. Jedziemy teraz do wolnego miasta Tangeru, spotykając co jakiś czas wysokich, poważnych Arabów, sunących długim krokiem do miasta. Czasem szły całe rodziny arabskie, dźwigając toboły bez różnicy płci. Czasem też widać było w grupie młode kobiety — niestety z zasłonami na twarzach. Szkoda!

Granice celne obszaru Tangeru mają obsługę wyłącznie „zautochtonizowaną", poprostu czekoladową obsługę z bronią w ręku. Taki typ bosy, albo w sandałach i z karabinem w ręku wygląda conajmniej niesamowicie.

Zainkasowaliśmy w paszportach nowe pieczęcie i pojechaliśmy do Tangeru. Tanger jest ślicznem miastem, położonem malowniczo na skałach wybrzeża. Stromemi uliczkami wspięliśmy się aż do rynku, na którym zatrzymaliśmy się na chwilę, widząc całe sterty melonów. To nas zgubiło. Momentalnie zostaliśmy otoczeni i zamknięci potrójnem koliskiem małych, czarnych obdartusów w czerwonych „doniczkach" na głowach. Wśród rozdzierających uszy wrzasków tych maluczkich zostawiłem zrezygnowanego i na pół ogłuszonego kierowcę naszego pojazdu mechanicznego na pastwę podnieconym niecodziennem zjawiskiem czarnym chłopakom, a sam bohatersko przedarłem się przez kordon, salwując się ucieczką w kierunku na stosy melonów. Tutaj kupiłem u jednego brodatego Araba potężnego melona za całego franka i pognałem z nim do towarzysza, którego już pewno do tego czasu obdarli ze skóry. Nie — był jeszcze cały, tylko wściekał się, że ma już dosyć tego macania kół, boku, błotników, juków i wogóle wszystkiego aż do jego okularów i hańby włącznie. Ledwo zdążyłem wsiąść, a on już ryknął gazem i nie zważając na nic włączył jedynkę. Jak potem stwierdziliśmy był to jedyny sposób wyrwania się z ich rąk. Trzymając kurczowo melona w garści nie reagowałem nawet na ustawiczne dotknięcia. Nareszcie uciekliśmy. — Pognaliśmy co sił w motorze wprost na plażę, na boską plażę Tangeru! Ach, to było rozkoszne! Ten cudny piach plaży atlantyckiej! To morze o barwach ciemnego granatu! Na takiej plaży możnaby miesiącami pławić się w słońcu!

Po kilku godzinach raju na ziemi spożyliśmy społecznie melona i wkrótce już byliśmy znowu w Maroku hiszpańskiem. Teraz jedziemy już bez przerwy wybrzeżem oceanu Atlantyckiego. Kraj staje się bardzo górzysty. Szosa bez przerwy wije się zboczami, porośniętemi rzadko drzewami i roślinnością. Co chwila z za wzgórza ukazuje się morze. Widzimy je zawsze z dużej wysokości. Z oddali dochodzi ciągły szum fali Atlantyku, walącej z mocą o brzeg wśród powodzi białych pian. Piękne są zachodnie wybrzeża Afryki.



Na doskonałej asfaltowanej szosie przechodzącej przez szpalery pięknych palm.

Lecz od Larache szosa skręca łukiem na wschód i wjeżdżamy wgłąb lądu. Drzewa znikają, a na ich miejsce pojawiają się nagie wzgórza. Lśniący asfalt szosy całemi kilometrami biegnie przez kraj monotonny, nieurodzajny, bezbarwny. Zrzadka rysują się na horyzoncie nędzne szałasy tubylców i stada baranów. Pozatem wszędzie pustka.

El Ksar-el Kebir i granica. Po chwili jesteśmy już na terytorjum Maroka francuskiego. Krajobraz nadal bez zmiany, z tą tylko różnicą, że wzgórza przechodzą teraz na zupełną równinę. Jak okiem sięgnąć, wszędzie bezkresna równina.

Mijamy koryto prawie wyschniętej rzeki i zatrzymujemy się w Souk El Arba du Sharb, aby wziąść benzynę. Siedem franków i 75 cts. za pięć litrów. To nie to, co w Tangerze, gdzie płaciło się coś pięć franków, albo w Ceucie brało się za dwie i pół pesety. W Maroku hiszpańskiem benzyna była tańsza.

Nadchodzi wieczór. Co to dzisiaj będzie z tym noclegiem?! Jak tu nocować na takiej prerji?! Ani śladu jakiejkolwiek „osłony"!

Do późnej nocy waliliśmy na pełnym gazie. Wreszcie zrezygnowaliśmy z dalszych poszukiwań i rozbiliśmy namiot za jakimś przygodnym nasypem, dającym chociaż pozory zasłony.

Następstwa nie kazały długo na siebie czekać. Zaraz rano przyszedł do nas jakiś Arab, żądając ni mniej, ni więcej, tylko 5 franków. Za co? — Tego nikt nie mógł zgadnąć, ani nawet on. Pół godziny później żądał już tylko 50 cts. Po godzinie już go nie było. A szkoda, bo już zaczęliśmy się przyzwyczajać do niego. Każdy nasz ruch śledził i odprowadzał wzrokiem, jak pies.

Od Kenitry znowu zbliżyliśmy się do morza, a z niem wróciła zieloność. Wreszcie 40 km. dalej wjeżdżaliśmy przez Salé do Rabatu, siedziby szeryfa marokańskiego, aby następnie skierować się na Casablankę, największy port Maroka i ośrodek cywilizacji europejskiej.

Długo jeszcze potem włóczyliśmy się po Północnej Afryce, aż wreszcie w Tunisie wsiedliśmy na okręt, który nas uwiózł na Stary Ląd. Pustynne partje Maroka i śliczne porty Atlantyku zostały już za nami. Wracamy z powrotem do Starej, poczciwej Europy, ale wrażenia, jakich doznaliśmy na Czarnym Lądzie nie zatrą się nigdy.

Juljusz Wachtel.



Rabat — wspaniała aleja palm.
(wszystkie zdjęcia Weudelin Kowarzyk).

Mercedes Benz i nadchodzący sezon samochodowy.

Napisał inż. Alfred Neubauer — szef ekipy wyścigowej zakładów Daimler-Benz S. A. w Stuttgarcie. Przełożył z upoważnienia i komentarzami na temat wozów niemieckich zaopatrzył Janusz J. Makowski, Praha.

OD REDAKCJI: W poniższym artykule znajdą Czytelnicy obok ciekawego i rzeczowego referatu inż. Neubauera z zakładów Mercedesa — również uwagi na temat konstrukcji innych wozów niemieckich, a więc przypuszczeń wozy niemieckie odegrają w tegorocznym sezonie wybitną rolę, to też im poświęcimy w pierwszym rzędzie wiele uwagi i miejsca. Poniższy artykuł jest oparty na najnowszym materjale zebranym w niemieckich kołach fachowych.

„Stoimy u progu sezonu wyścigowego roku 1935 i już tylko bardzo krótki okres czasu dzieli nas od wyjazdu naszej ekipy wyścigowej na pierwsze tegoroczne zawody — o Grand Prix Monaco.

Rok 1934 był pełen ciekawych wyników i zakończył się próbami rekordowemi w Budapeszcie i Berlinie. Był to pierwszy rok, w którym znalazły zastosowanie nowe przepisy międzynarodowe obowiązujące dla wozów wyścigowych i przeznaczone na okres lat 1934—1936. Przepisy te, które postawiły konstruktorom poważne zadania, są naogół znane. Z jednej strony ciężar wozu został ograniczony do 750 kg, aby konstruktorowi dać możność w tych granicach wagi wozu osiągać maksymalną wydajność, drogą choćby wysokiego litrażu. Z drugiej strony przepisy podkreślają, że karoserja w miejscu siedzenia kierowcy musi posiadać 85 cm. szerokości. To ostatnie zastrzeżenie należy łączyć z szeroko stosowanemi ostatnio karoserjami aerodynamicznemi.

Jak wiadomo, ze strony niemieckiej rozwiązywaniem problemów nowoczesnych wozów wyścigowych zajmują się dwie fabryki: Auto-Union i Mercedes-Benz. Ta ostatnia znalazła rozwiązanie w zastosowaniu wozu z silnikiem 8-o cyl. rzędowym. Istotną nowością w tym modelu było zastosowanie indywidualnego zawieszenia kół dla osiągnięcia najlepszej stateczności wozu, co łączy się dalej z ważnym momentem otrzymania małej wagi mas nieresorowanych. Dalej trzeba było zwrócić uwagę na zagadnienie rozłożenia mas. Dlatego też Mercedes posiada skrzynkę biegów złączoną z dyferencjałem i osiąga w ten sposób wysokie obciążenie tylnej osi.

Pełen wyników rok 1934 zamknięty został próbą rekordu w Budapeszcie, gdzie ten typ wozu osiągnął wprost niewiarygodną szybkość krańcową — 320 klm/g. W przeciwieństwie do lat poprzednich, w których ruch w zimie koło maszyn wyścigowych zamierał nietylko na torach ale też i w warsztatach, w roku ostatnim czyniono systematyczne przygotowania do sezonu roku 1935. Ponieważ grudzień 1934 sprzyjał próbom, przeto wykorzystaliśmy tą okazję na torze Avus dla przeprowadzenia prób rekordowych. W rezultacie — jak już wiadomo — został na tym torze ustanowiony międzynarodowy rekord dla grupy wozów od 3 do 5 ltr, z szybkością 311,960 klm/g. W wyniku tego rekordu zostały rozpoczęte próby do wyścigów na torze Avus, które w tym roku będą się składały z wyścigu na 100 klm. i biegu końcowego na 200 klm. Te zawody będą, oczywiście, najszybszemi zawodami świata. Możliwem jest, że zostanie osiągnięte szybkość rekordowa 330—335 klm/g.



Autor artykułu inż. Alfred Neubaua.

Nowy sezon sportowy będzie więc obfitował w wiele zawodów. Każdy kraj posiada swoje Grand Prix, jako imprezę znaną na całym świecie, na którą fabryki zwracają dużą uwagę. W związku bowiem z ewentualnemi sukcesami, mogą zdobyć rynki eksportowe.

Bierzemy udział w wyścigu o Nagrodę Królewską w Rzymie 9.VI.

Wyścig Eifel 16.VI będzie mógł być traktowany jako prognostyk do Grand Prix Niemiec, które będzie rozegrane 28.VI. Również wielkie znaczenie posiadać będzie Grand Prix Francji 23.VI, gdzie w roku ubiegłym zawiodły niedostatecznie jeszcze przygotowane wozy niemieckie, pomimo sukcesów w pierwszych okrążeniach. Tor Linas Monthlery będzie w tym roku przebudowany, gdyż w dwóch miejscach zostaną zastosowane t. zw.: zapory. Pod tem mianem należy rozumieć gwałtowną zmianę kierunków jazdy, spowodowaną istnieniem czterech zakrętów prostokątnych Zastosowane one będą dlatego, aby przedewszystkiestkiem zmusić kierowcę do zmniejszenia szybkości, a następnie do zastosowania maksymalnego przyśpieszenia. W ten sposób Grand Prix Francji łączy w sobie zadania stawiane wozom przy wyścigach Monte Carlo względnie Monza i Trypolis i to tem więcej, że podwyższony tor Linas Monthlery umożliwia osiąganie jaknajwiększych szybkości.

Dalej następować będą wyścigi o Grand Prix Belgji, Coppa Acerbo, Grand Prix Szwecji, Szwajcarji. Specjalnie trudnym jest udział w wyścigach we wrześniu, gdy imprezy odbywać się będą w każdą niedzielę, a mianowicie: zawody górskie o Grand Prix Niemiec, Grand Prix Italji, Holandji, Hisz-



Charakterystyczne zapory na torze Monza.

panji, Masaryka. Rzut oka na mapę wystarczy, aby się zorjentować jak daleko leżą od siebie miejsca wyścigów i szefowie poszczególnych ekip wielokrotnie starali się, aby naczelne władze organizacyjne włożyły więcej zmysłu organizacyjnego przy układaniu kalendarza sportowego. Ponieważ training do zawodów zaczyna się na trzy dni przed ich rozpoczęciem, przeto zostaje każdej ekipie tylko trzy dni czasu na przejazd z miejsca jednych zawodów na miejsce drugich, odległych od siebie niejednokrotnie o 2000 klm. Wówczas celowe dyspozycje co do podróży, nie mówiąc już o dozorze maszyn, są najtrudniejszemi zadaniami szefa ekipy. Również pierwsze wyścigi w sezonie stawiają te same trudności.

Często wyobrażamy sobie, że zadania szefa ekipy wyścigowej ograniczają się do dysponowania maszynami i dbania o czysto techniczną stronę przygotowania wyścigu. Kto jednak przestąpi próg gabinetu szefa ekipy wyścigowej, będzie zdziwiony stosami papierów zgromadzonych na jego biurku. Korespondencja, pertraktacje z klubami, obrachunki finansowe, ubezpieczenia, stalowanie kwater, i tak trudna dziś do przeprowadzenia kwestja walut, wszystko to wskazuje na to, że praca szefa ekipy jest czemś więcej niż t. zw.: wojną papierową.

Sezon wyścigowy 1935 wykaże nam jak karoserje aerodynamiczne zamknięte — wypróbowane w imprezach rekordowych — zachowują się w wyścigach długodystansowych. Chociaż w zagadnieniu osiągania rekordów karoserje zamknięte wykazały swe niezaprzeczone zalety, to jednak zostaje jeszcze niezdecydowana kwestja stosowania ich na podwoziach dla wyścigów długodystansowych.

Obok wielkich wyścigów okazuje się prawie niemożliwem przeprowadzanie równoczesne wyścigów górskich. Uważam, że wyścigi górskie będą coraz bardziej traciły na rzecz wielkich wyścigów w obwodach zamkniętych. Z naszej strony przewidziany jest udział jedynie w niemieckich wyścigach górskich, a mianowicie: „Kesselbergrennen", „Freiburger Bergrennen", i „Feldbergrennen" w Taunus.

Co się tyczy jeźdźców, to sądzę, że Mercedes Benz w osobach: Rudolfa Caracciola, Luigi Fagioli i Manfreda von Brauchitsch—rozporządza świetną ekipą. Dwaj pierwsi należą do elity kierowców Europy, a Brauchitsch — po swym poważnym wypadku na trainingu do Grand Prix Niemiec — jest znów na widowni. Przy próbach na torze Monza, w których przed paroma tygodniami braliśmy udział, oka-

zał się ponownie zawodnikiem pełnowartościowym.

Sprawa „narybku" kierowców jest bardzo trudna do rozwiązania. Wielokrotnie próby wykazały, że nawet doskonały jeździec na wozach niższej klasy, jak i doskonali jeźdźcy wyścigowi motocyklowi nie zawsze są zdolni do kierowania wozem wyścigowym. Naturalnie można przyjąć sposób ich jazdy za dobry, ale trzebaby było ich jeszcze trenować przez dwu- lub trzy letni okres i to bardzo systematycznie — by stworzyć z nich kierowców na wysokości zadania. Zorganizowana szkoła kierowców wyścigowych byłaby tak kosztowna, że fabryki obciążone wielkiemi kosztami budowy maszyn i startów, nie byłyby w stanie szkół takich finansować. Pozatem zapotrzebowanie na takich kierowców jest tak małe, że nie opłaci się stwarzać takiej szkoły. Pozostanie więc taki stan rzeczy jaki był dotychczas, to znaczy, że przypadek i szczęście będzie decydować o wyborze kandydatów. Setki podań napływających do naszej fabryki o zbadanie kwalifikacji kandydatów lub też o ich szkolenie musi pozostać bez uwzględnienia. Ilościowo podania te są zrozumiałe, ze względu na piękno sportu samochodowego.

Obecne przepisy wyścigowe będą jeszcze ważne na rok 1936. Już 8 maja tego roku mają być ponownie zbadane przez Międzynarodową Komisję Sportową w Paryżu. Obrady te mają za cel nietylko zbadanie tych przepisów — ale też jest możliwem, że będą ustanowione na nowy okres częściowo lub całkowicie nowe. Zwłaszcza prasa francuska zajmuje się tem zagadnieniem. Niemcy podtrzymują obowiązujące obecnie przepisy. Powodem tego jest, że niecelowem będzie przeciwstawianie się rozwijaniu jaknajwiększych możliwości. Wielokrotnie propagowane nowe przepisy, w formie reguły 2 ltr. z minimalną wagą 800 kg., jako formuła wozu cięższego i słabszego — będą oczywiście hamowały tempo.

Mercedes Benz jest, ściśle mówiąc, jedyną marką, która może o sobie powiedzieć, że już przed 40 laty brała udział w pierwszych samochodowych wyścigach świata. Przez 40 lat stoi w pierwszym szeregu jak dawniej. Żadne inne fabryki nie mogą się wykazać taką historją sportową. Na odbytej w lutym wystawie samochodowej pokazał Mercedes na specjalnem stoisku najgodniejszych przedstawicieli tej 40-o letniej walki. Doświadczenie nauczyło nas, że dotychczas nie było przepisów zupełnie zadawalających. Za zachowaniem jednak dotychczasowych przepisów przemawia fakt, że w budowie wozu wyścigowego jest zainwestowany olbrzymi kapitał, który się w trzy lata nie zamortyzuje. Zmiana przepisów na następny okres musi obecny stan rzeczy jeszcze bardziej zaostrzyć, gdyż firmy nie będą w stanie przewidzieć nowych sum na budowę nowych wozów i będą musiały z wyścigów się wycofać. Wyjście, które właśnie propaguje Mercedes byłoby takie, aby obok istniejących przepisów stworzyć nowe—dla powszech-



Trzy wielkości, które stworzyły popularność nowego Mercedesa. Od lewej str. Hans J. Bernet, Manfred v. Brauchitsch, Rudolf Caracciola.

nie lubianej i rozpowszechnionej kategorji 1,5 litrowej. Podczas gdy obecne przepisy stawiają za zadanie konstruktorom wydobycie najwyższych możliwości przy ustalonej wadze, to teraz nowem zadaniem byłoby uzyskanie maxymalnych możliwości przy silniku 1,5 ltr. i wadze wozu nie niższej od 700 kg. Ta kategorja nadawałaby się doskonale do pozyskania narybku, gdyż stosunkowo mała pojemność cylindrów i niezbyt mała waga wozu jest z punktu widzenia młodego kierowcy b. korzystna.

Wielokrotnie czyta się w prasie, że Mercedes przygotował na sezon 1935 nowe wozy wyścigowe. Te wiadomości są nieścisłe, gdyż wozy zostają te same, które można było oglądać w sezonie ubiegłym. Naturalnie zastosowano na tegoroczny sezon pewne drobne zmiany, wynikające z doświadczeń ubiegłego sezonu, a przedewszystkiem zostały zastosowane ulepszenia stwierdzone na stacji prób.

Aby na zakończenie powiedzieć coś o możliwościach ekipy Mercedes w tegorocznym sezonie, to mogę stwierdzić, że pogłoski, które w dużej mierze stwarzają podstawę powodzenia, pozwalają oczekiwać sukcesów. Oprócz dobrego wozu i jeźdźcy potrzeba jednak jeszcze jednego współczynnika — jak przy wszelkich zresztą przedsięwzięciach — trochę szczęścia, a my mamy nadzieję, że nam los dopisze".

Tyle pisze inż. Neubauer.

(dok. nastąpi).

ŚWIATŁO PRZENIKAJĄCE MGŁĘ. KARBOWANE ŻARÓWKI O RÓWNOMIERNEM ROZPRASZANIU ŚWIATŁA.

Rozwój oświetlenia samochodowego postępuje w kierunku wynalezienia idealnej żarówki samochodowej, któraby pod każdym względem odpowiadała wszystkim wymaganiom.

Światło nieoślepiające, a jednocześnie przenikające mgłę, udało się osiągnąć przez zastosowanie żarówek „Duplo", wzgl. żarówek ze szkłem „Selectiva". Żarówka „Super-Duplo", z wbudowanym amortyzatorem wstrząsów wytrzymuje jazdę nawet po najgorszych drogach.

Najnowszym wynalazkiem w dziedzinie oświetlenia samochodowego jest żarówka „Super-Duplo-Selectiva", która łączy w sobie wszystkie powyższe zalety. Światło tych żarówek nie oślepia jadących z przeciwnej strony i skutecznie przenika mgłę, spełnia przeto swe zadanie przy każdej pogodzie.

Wydzielanie nieoślepiającego światła przez żarówki „Duplo" udało się osiągnąć jeszcze w roku 1924 przez zastosowanie dwóch włókien żarzenia, z których jedno wytwarza snop światła o zasięgu około 200 metrów, a drugie kieruje snop światła ku dołowi i oświetla przestrzeń około 60 metrów. W przeciwstawieniu do innych systemów światła nieoślepiającego, opartych na zasadzie przejściowego osłabienia światła, przy systemie „Duplo" stale jest wydzielana ta sama ilość światła, zmienia się tylko kierunek i szerokość snopu światła.

Żarówki, które można używać zarówno przy jasnej jak i mglistej pogodzie, ukazały się w sprzedaży stosunkowo niedawno. Żarówki „Super-Duplo" ze szkłem „Selectiva" stanowią rezultat wszechstronnych badań naukowych, opartych na cennych doświadczeniach w praktyce samochodowej. Dzięki zastosowaniu żółtego szkła „Selectiva", żarówki wydzielają tylko te promienie, na które czułe jest oko ludzkie, przez co osiąga się największą ostrość widzenia. Ponieważ i podczas mgły są przesiewane te promienie, które osłabiają ostrość widzenia, przeto żarówki „Super-Duplo-Selectiva" są naprawdę idealnem źródłem oświetlenia samochodowego.

Żarówki samochodowe „Super-Duplo" z bańkami ze szkła jasnego lub Selectiva posiadają jeszcze jedną zaletę, a mianowicie równomierne rozpraszanie światła.

Jak wiadomo, większość szkieł reflektorów samochodowych nie zapewnia równomiernego rozpraszania światła, przez co wytwarzają się często cienie w ognisku świetlnem. Tę niedogodność usuwają nowe żarówki Philipsa, zapewniające równomierne rozpraszanie światła, dzięki zastosowaniu specjalnego karbowanego szkła do wyrobu baniek żarówkowych. Karby na szkle, wykonane według zasad naukowych, oparte na wszechstronnych doświadczeniach w praktyce, rozdzielają światło równomiernie we wszystkich kierunkach.

Ciemne punkty w ognisku świetlnem, osłabiające ostrość widzenia i męczące wzrok kierowcy, przy stosowaniu żarówek „Super-Duplo" są wykluczone.

Żarówki „Super-Duplo-Selectiva" dają światło łagodne, miłe dla oka i nie męczące wzroku kierowcy. Wszystkie przedmioty w polu widzenia rysują ostro i wyraźnie.

Jednem słowem, żarówki „Super-Duplo-Selectiva" z bańką ze szkła karbowanego stanowią nowoczesne źródło oświetlenia samochodowego i zapewniają nocą bezpieczeństwo jazdy.

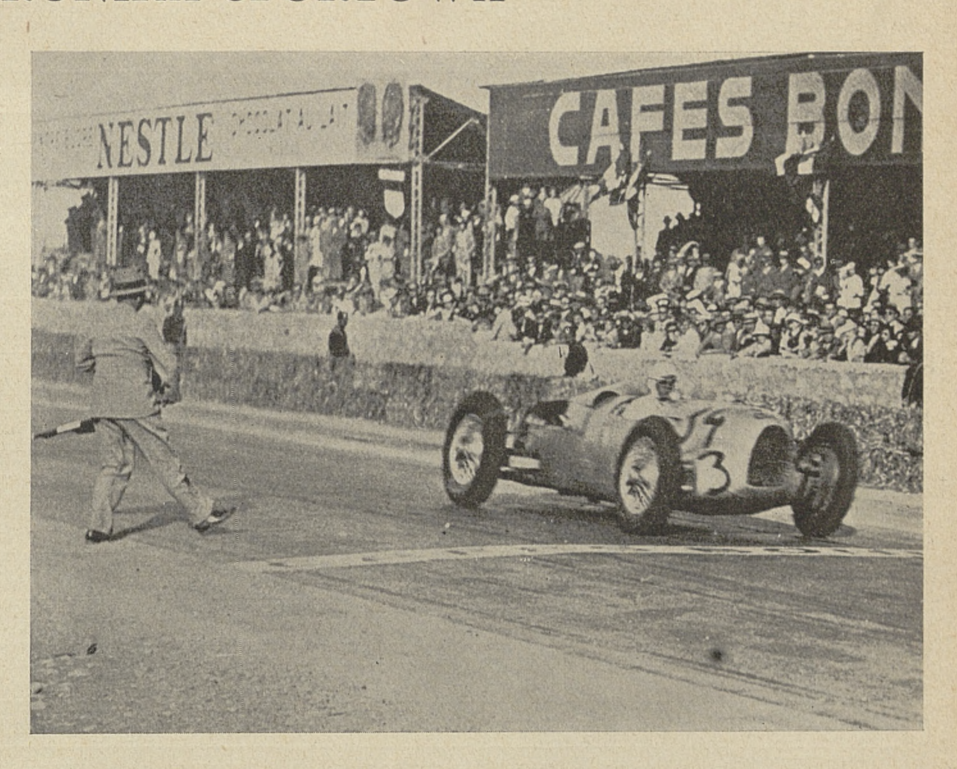
(n.).

KRONIKA SPORTOWA

Targa Florio. Doroczny wyścig na torze Madonies pod nazwą „Targa Florio" rozegrany był już 25 razy z rzędu. Jak wiadomo, w latach ostatnich wyścig ten stracił dużo na swej popularności i wskutek pewnych nieporozumień kawaler Vicenzo Florio cofnął swój protektorat nad temi zawodami, oraz swoje nazwisko. Dlatego wyścig ten w roku bieżącym miał być rozegrany pod nazwą „Targa Primavera Siciliana". Wobec zmiany na fotelu prezesa Królewskiego Automobilklubu Italji, który zajął książę Spoleto, Vincenzio Florio zwrócił się do Automobilklubu Italji z propozycją przywrócenia tym zawodom pierwotnej ich nazwy. 26 wyścig okrężny na torze Madonies został więc rozegrany 28 kwietnia znowu pod nazwą „Targa Florio". Startowało w roku bieżącym 25 zawodników. Zwycięstwo odniósł Brivio na Alfa Romeo przebywając 432 klm. w 5 godz. 27 m. 29 s., t. j. z przeciętną 79 klm. 149. Drugim był Chiron na Alfa Romeo w 5 godz. 34 m. 31 s. 3/5. Trzecim był Barbieri na Maserati. W kategorji do 1100 cmc. pierwszym był Ferrara na Fiat Balilla w 6 godz. 41 m. 33 s. 2/5.

Rallye Marokka. IV Międzynarodowe Rallye Marokka rozegrane zostało w czasie od 24 kwietnia do 11 maja. Zwycięstwo w Rallye odniósł Trevoux-Lesurque na Bugatti 0 punktów karnych. Drugim był Lahaye-Quatresous na Renault również z 0 punktów. Trzecim był Dreyer na Alfa Romeo z 3,5 punktami.

VII Grand Prix Tunisu rozegrane zostało w dniu 5 maja na torze Kartaginy pod Tunisem. Na starcie stanęło 28 wozów, wśród których jeden tylko wóz niemiecki Auto-Union prowadzony przez Varzi'ego. Zaraz w pierwszem okrążeniu Varzi błyskawicznie wysuwa się na pierwsze miejsce i tem samem odrazu nadaje wściekłe tempo wyścigowi. Za Varzi'm początkowo trzyma się Nuvolari na Alfa Romeo, ale wkrótce traci on to miejsce na rzecz Wimilla na Bugatti. Wkrótce potem Nuvolari wskutek uszkodzenia wozu rezygnuje. Varzi coraz bardziej odsadza się od przeciwników i widocznem się staje, że żaden absolutnie wóz nie jest w stanie dorównać szybkością Auto-Union'owi. Wyścig staje się monotonny przerywany tylko wycofywaniem się kolejnem szeregu zawodników, których maszyny nie są w stanie wytrzymać narzuconego przez Varzi'ego tempa. Zaraz na początku wyścigu Zehender na Maserati wyleciał z toru, ale z wypadku wyszedł cało. Wyścig ostatecznie kończy tylko 8 zawodników w następującej kolejności: 1 — Varzi na Auto-Union, przebywając 504 klm. w 3 godz. 5 m. 40 s. 1/5 przeciętna 162 km. 869. 2 — Wimille na Bugatti w 3 godz. 9 m. 29 sek. 4/5 przeciętna 159 km. 580, 3 — Etancelin na Maserati, 4 — Comotti na Alfa Romeo, 5 — Farina na Maserati, 6 — Cambost na Maserati, 7 — Hartmann na Maserati i 8 — Raff na Alfa Romeo. Wyścigowi przeszkadzał huraganowy wiatr.



Varzi na Auto-Union wygrywa Grand Prix Tunisu. (France-Presse).

Grand Prix Tripolisu. IX Grand Prix Tripolisu rozegrane zostało w roku bieżącym w dniu 12 maja. Startowało 28 zawodników, w czem 2 ekipy wozów niemieckich, które jak zwykle, narzuciły wyścigowi niesłychanie szybkie tempo. W pierwszym okrążeniu prowadzi Caracciola na Mercedes przed Fagioli'm, również na Mercedesie, Nuvolari'm na Alfa Romeo, Etancelin'em na Maserati, Varzi'm na Auto-Union i t. d. W drugiem okrążeniu na drugie miejsce wychodzi Nuvolari. Przeciętna wynosi 212 klm. na godzinę. W następnych okrążeniach na pierwsze miejsce wychodzi Varzi, za nim idzie Fagioli, następnie Caracciola, i Von Stuck na Auto-Union... W 10 okrążeniu prowadzi w dalszym ciągu Varzi, Stuck jest na drugiem miejscu, Fagioli na trzeciem. Caracciola spada na 10 miejsce bezpośrednio za Nuvolari'm. W 16 okrążeniu na pierwsze miejsce wychodzi Stuck, ale w 20 Varzi odbiera mu je znowu. Stuck wycofuje się, a Caracciola przesuwa się na trzecie miejsce. Teraz walkę prowadzą między sobą tylko wozy niemieckie: Auto-Union Varzi'ego i Mercedesy Fagioli'ego i Caraccioli. Kolejno spychają się oni z pierwszego miejsca i ostatecznie Caracciola mija Varzi'ego i wygrywa wyścig. Klasyfikacja: Caracciola na Mercedes 527 klm. w 2 godz. 38 m. 47 s. 3/5, przeciętna 197 klm. 99ś. 2 — Varzi na Auto-Union 2 godz. 39 m. 54 s. 1/5, 3 — Fagioli na Mercedes, 4 — Nuvolari na Alfa Romeo, 5 — Dreyfus na Alfa Romeo, 6 — Sommer na Alfa Romeo, 7 — Wedengren na Maserati, 8 — Zehender na Maserati, 9 — Cararoli na Maserati i 10 — Tadini na Maserati. Pozostali wyścigu nie ukończyli.

Zwracamy uwagę Sz. Czytelników na załączoną do niniejszego numeru rotograwurową wkładkę Firmy „K A R P A T Y" na oleje i smary.

KATEGORJA TURYSTYCZNA

WYNIKI 8-go OGÓLNOPOLSKIEGO ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO DO STOLICY z r. 1934.

OD REDAKCJI. Na rozpoczęcie sezonu sportowego 1935 r. podajemy wyniki (pełny spis zawodników) VIII Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiaździstego do Stolicy dnia 15 września 1934 r. Niech osiągnięte w roku zeszłym wyniki będą zachętą dla sportowców polskich do przyjęcia jaknajliczniejszego udziału we wszystkich tegorocznych zawodach i do podtrzymania sportowego prestiżu swych Klubów, tak jak uczyniły to w roku zeszłym wszystkie Kluby Automobilowe z Łódzkim Automobil-Klubem na czele, który jak wynika z poniższego spisu wysłał na Zjazd Gwiaździsty samochodów. 57 stow. sam. i 27 niestowarzysz.

Nr. Zjazdowy	ZAWODNIK nazwisko	KIEROWCA nazwisko	SAMOCHÓD marki	Delrarowana waga kg.	Deklarowane: Materjały pędne	Deklarowane: Oleje	Deklarowane: Opony	Ilość osób do obliczenia	Przejechano kilometrów faktyczn.	Wylicz. średn. szybkości	Punkty dodatnie: za obsadę	Punkty dodatnie: za przejech. kilometry	Punkty dodatnie: Razem +	Punkty ujemne: za odchyl. od średn. szybkości	Punkty ujemne: za non stop	Punkty ujemne: przekrocz. godzin kontrolnych	Punkty ujemne: Razem −	Ostateczny rezultat punktów +	Przynależność klubowa	Klasyfikacja wyniku	Przyznano nagrodę
1	Tatra-Auto	Regulska	Tatra	940	Drago	Schell	Michelin	5	399	44.91	125	798	923	5	—	—	5	918	A.P.		Komisji Sport. AP firmy Shell
2	Tatra-Auto	Wierzba	Tatra	780	Nobel	Schell		4	154	—	100	308	408	15	—	—	15	393			
3	Marczewski	Marczewski	Tatra	780	Nobel	Nobel		4	154	—	100	308	408	15	—	—	15	393			
5	Kocjan	Kocjan	Tatra	780	Nobel		Dunlop														
6	Englicht	Englicht	Tatra	800	Drago	Schell	Dunlop	4	390	—	100	780	880	5	—	—	5	875			
7	Węgierko	Węgierko	Tatra	1080	Nobel	Nobel	Stomil												A. P.		
8	Steinwurcel	Steinwurcel	Tatra	1090	Nobel	Vacuum	Goodyear														
9	Zarzecki	Zarzecki	Tatra		Drago	Vacuum	Stomil	4	154	—	100	308	408	5	—	—	5	403	A. P.		
10	Maryański	Maryański	Delage Polski	1680	Drago	Vacuum	Englebert	5	422	45.0	125	800	925	—	—	—	—	925	A. P.	I	Aeroklubu przycisk Zarządu Ł. A. K.
11	Frolewicz	Frolewicz	Polski Fiat	710	Nobel	Vacuum	Dunlop	3	418	—	75	800	875	35	—	—	35	840	Śl. A. K.		
12	Maksimow	Maksimow	Fiat	670	Karpaty	Vacuum	Michelin	3	458	—	75	800	875	10	—	—	10	865	Wil. A. K.		
13	Rozmanit	Rozmanit	Delage	2070	Drago	Vacuum		5	154	—	125	308	433	15	—	—	15	418	A. P.		
14	Osiński	Osiński	Fiat	690	Nobel	Vacuum	Stomil	4	328	—	100	656	756	10	—	—	10	746	A. P.		Stomil
15	Kiślańska	Ruciński	Citroen	1380	Nobel	Nobel	Englebert	3	154	—	75	308	383	50	—	—	50	333	A. P.		
16	Zielińska	Zielińska	Citroen	1080	Drago	Schell	Michelin	4	154	—	100	308	408	35	—	—	35	373	A. P.		
17	Raniecki	Raniecki	Tatra	880	Drago	Schell	India	4	133	—	100	266	366	10	—	—	10	356			
18	Meissnerowa	Meissner	Tatra	986	Limanowa	Vacuum	Michelin	4	154	—	100	308	408	15	—	—	15	393			
19	Opęchowski	Opęchowski	Chrysler Plimouth	1650	Nobel	Castrol	Goodyear	5	154	—	125	308	433	5	—	—	5	428	A. P. r.		
23	Albrecht	Albrecht	La Salle	1960				2	137	—	50	274	324	20	—	—	20	304	Ł. A. K.		
24	Barciński	Zmigrodzki	Buick	2040	Naftogal	Vacuum	Michelin	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
25	Czylingarian Ir.	Szczepaniak	Essex	1350	Nobel	Vacuum	Goodyear	3	137	—	75	274	349	10	—	—	10	339	Ł. A. K.		
26	Broniatowski	Kuczewski	Essex	1530	Karpaty	Vacuum	Dunlop	4	137	—	100	274	374	25	—	—	25	349	Ł. A. K.		
27	Eisenbraun	Eisenbraun	Ford	1100	Nobel	Vacuum	Englebert	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369			
28	Fiebiger	Fiebiger	Essex	1380	Karpaty	Nobel	Michelin												Ł. A. K.		
29	Haessler	Święcicki'	Austro-Daimler	1800	Galicja	Vacuum		4	137	—	100	274	374	140	—	—	140	234	Ł. A. K.		
30	Hoffman E.	Hoffman W.	Fiat	2050	Drago	Schell	India	5	137	—	125	274	399	20	—	—	20	379	Ł. A. K.		
31	Błaszkowski-Jurga	Błaszkowski-Jurga	Tatra	700	Nobel	Vacuum	PirelliRoyal Cord	5	405	—	125	800	925	185	—	—	185	740	Ł. A. K.		Zarządu Ł. A. K.
32	Kahlert	Kahlert	Gardner	1600	Naftogal	Vacuum	Miller	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369	Ł. A. K.		
33	Karsch	Karsch	Austro-Daimler	1600	Drago		Michelin	4	137	—	100	274	374	—	—	—	—	374	Ł. A. K.		
34	Kon M.	Kon. M. Boganz	Citroen	1200	Galkar.			5	137	—	125	274	399	10	—	—	10	389	Ł. A. K.		
35	Krauze	Kolasa	Chrysler	1400	Naftogal	Castrol	Goodyear	4	137	—	100	274	374	30	—	—	30	344	Ł. A. K.		
36	Lewin	Lewin	Ford	1180	Polmin		Dunlop	5	137	—	125	274	399	55	—	—	55	344	Ł. A. K.		
37	Mandeltort	Mandeltort	Chrysler	1500	Karpaty	Vacuum	Michelin-												Ł. A. K.		
38	Markow	Dąbrowicz	Graham-Paige				Dunlop	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
39	Neufeld	Neufeld	Steyr	1344	Naftogal	Vacuum	Michelin												Ł. A. K.		
40	Posselt	Posselt jr.	Ford	1300	Karpaty	Vacuum	Goodrich	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369	Ł. A. K.		
41	Prusse	Prusse	Essex	1300	Naftogal	Vacuum	Englebert	5	137	—	125	274	399	40	—	—	40	359	Ł. A. K.		
42	Poznański	Pietrzak	Chrysler	1500	Karpaty		Stomil	5	137	—	125	274	399	—	—	—	—	399	Ł. A. K.		
43	Szarfenberg E.	Szarfenberg A.	Graham-Paige	1390	Nobel	Polmin	Englebert	5	248	45'78	125	496	621	40	—	—	40	581	Ł. A. K.		Zarządu Ł. A. K.
44	Viallet	Rajski	Delage	1960	Karpaty		Michelin	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
45	Wolff	Wolff	Chevrolet	1240	Nobel		Chevrolet	5	154	—	125	308	433	10	—	—	10	423	A. P.		
46	Citroen	Dzierliński	Citroen	1270	Drago	Vacuum	Michelin	5	400	44,96	125	800	925	5	—	—	5	920	A. P.	III	Aeroklubu przycisk f-my Citroen
47	Sokołowski	Sokołowski	Citroen	1265	Karpaty	Vacuum	Michelin	2	103	—	50	206	256	20	—	—	20	236	A. P.		
48	Krzeczkowski	Krzeczkowski	Citroen	1380	Drago	Vacuum	Michelin	4	154	—	100	308	408	5	—	—	5	403	A. P.		
49	Korewicki	Korewicki	Citroen	1200	Drago	Vacuum	Michelin	4	154	—	100	308	408	30	—	—	30	378	A. P.		
50	Obrębski	Obrębski	Citroen	1120	Limanowa	Limanowa	Michelin	4	419	—	100	800	900	590	—	70	660	340	A. P.		
53	Betcher	Betcher	Ford	1150	Nobel	Vacuum	Firestone	2	154	—	50	308	358	10	—	—	10	348	A. P.		
56	Barciński	Jeżewski	Chrysler	1400	Naftogal	Vacuum	Goodyear	5	137	—	125	274	399	10	—	—	10	389	Ł. A. K.		
57	Bourgois	Bourgois van d. Berger	Citroen	1175	Karpaty		Michelin	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
58	Eisert	Eisert	Horch	1850	Karpaty		Dunlop	5	405	—	125	800	925	20	—	—	20	905	Ł. A. K.		Zarządu Ł. A. K. i konsula Ossera
59	Emde	Emde	Citroen		Galkar	Vacuum	Englebert	4	405	45.0	100	800	900	—	—	—	—	900	Ł. A. K.		Zarządu Ł. A. K.

Nr. Zjazdowy	ZAWODNIK nazwisko	KIEROWCA nazwisko	SAMOCHÓD marki	Delrarowana waga kg.	Deklarowane: Materjały pędne	Deklarowane: Oleje	Deklarowane: Opony	Ilość osób do obliczenia	Przejechano kilometrów faktyczn.	Wylicz. średn. szybkości	PUNKTY DODATNIE: za obsadę	PUNKTY DODATNIE: za przejech. kilometry	PUNKTY DODATNIE: Razem +	PUNKTY UJEMNE: za odchyl. od średn. szybkości	PUNKTY UJEMNE: za non stop	PUNKTY UJEMNE: przekrocz. godzin kontrolnych	PUNKTY UJEMNE: Razem −	Ostateczny rezultat punktów +	Przynależność klubowa	Klasyfikacja wyniku	Przyznano nagrodę
60	Glathe	Glathe	Ford	1015	Naftogal	Vacuum	Michelin	3	137	—	75	274	349	5	—	—	5	344	Ł. A. K.		
61	Gregor	Gregor	Horch	1900	Karpaty	Vacuum	Goodyear	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
62	Gutekunst	Podracki	Citröen	1400	Naftogal	Vacuum	Michelin	3	137	—	75	274	349	55	—	—	55	294	Ł. A. K.		
63	Kaiserbrecht	Kaiserbrecht	Citröen	1370			Michelin	5	137	—	125	274	399	30	—	—	30	369	Ł. A. K.		
64	Kwaśniewski	Kwaśniewski	Citröen	1280	Naftogal	Naftogal	Michelin	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369	Ł. A. K.		
65	Majer	Matuszczak	Graham-Paige	1500	Naftogal	Vacuum	Englebert	3	137	—	75	274	349	20	—	—	20	329	Ł. A. K.		
66	Neugebauer	Neugebauer	Buick	1300	Naftogal		Enhlebert	5	137	45	125	274	399	—	—	—	—	399	Ł. A. K.		
67	Osser Antonina	Osser Antonina	Citröen	1420	Karpaty	Vacuum	Michelin	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
68	Plihal B.	Plihal B.	Horch	1700			Stomil	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
69	Ramisch	Ramisch	Austro-Daimler	1700				5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
70	Rauch	Rauch	Steyr	1000	Nobel	Vacuum	Goodyear	4	137	—	100	274	374	145	—	—	145	229	Ł. A. K.		
71	Schmidt	Berezowoj	Buick	1600	Karpaty	Vacuum	Stomil-	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
72	Załuska	Pietrzyk	Chrysler	1840	Karpaty	Karpaty	Firestone General	5	206	—	125	412	537	145	—	—	145	392			
73	Burger	Burger	Steyr	905	Nobel	Vacuum	Semperit	4	154	—	100	308	408	5	—	—	5	403	A. P.		
74	Żukowski	Żukowski	Austro-Daimler	1500	Drago	Castrol	Goodyear	3	154	—	75	308	383	—	—	—	0	383	A. P.		
75	Podhorodeńska	Podhorodeńska	Citröen		Karpaty	Vacuum	Englebert	4	154	—	100	308	408	20	—	—	20	388			
76	Fedorow	Klujewa Nina	Dodge	1380	Nobel	Vacuum	Goodyear	4	390	44,99	100	780	880	—	—	—	—	880			f-my Englebert
77	Morawski	Morawski	Dodge	1300	Nobel	Vacuum	Michelin	3	390	45,—	75	780	855	—	—	—	—	855			
78	Raczyński hr.																		A. P.		
79	Kannenbergowa	Kannenberg	Steyr	955	Nobel	Vacuum	Semperit	4	440	—	100	800	900	335	—	—	335	565	M. K. A.		
80	Cheshire	Cheshire	Plimouth	1150	Nobel	Vacuum	Goodyear	2	137	—	50	274	324	15	—	—	15	309	Ł. A. K.		
81	Kinderman	Komorowski	Citröen	1584	Nobel														Ł. A. K.		
82	Monitz	Turmiłowicz	Buick	2170	Karpaty	Karpaty	Englebert	5	137	—	125	274	399	15	—	—	15	384	Ł. A. K.		
83	Müller	Latosiński	Citröen	1300	Vacuum		Stomil	4	137	—	100	274	374	20	—	—	20	354	Ł. A. K.		
84	Saladin	Saladin Neumann	Delage	1880	Nobel	Vacuum	Dunlop-Michelin	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
85	Schicht	Jesse	Austro-Daimler	1700	Naftogal		Englebert	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
87	Lande Stefan	Prądzyński	Polski Fiat	1200	Naftogal	Vacuum	Dunlop	3	137	—	75	274	349	10	—	—	10	339			
88	Fabrykant	Fabrykant	Citröen	1460	Nobel	Vacuum	Michelin	3	137	—	75	274	349	15	—	—	15	344			
89	Loth	Samatczenko	Polski Fiat	950	Naftogal	Vacuum	Dunlop	4	137	—	100	274	374	15	—	—	15	359			
90	Koperski	Jankowski	Austro-Daimler	1740	Nobel	Vacuum	Goodyear	5	137	—	125	274	399	10	—	—	10	389			
91	Landsbergowa	Landsbergowa	Ford	1128				4	102	—	100	204	304	25	—	--	25	279			
92	Müller A.	Müller A.	Fiat	1600				2	167	36	50	334	384	145	—	—	145	239			
93	Menkes	Menkes	Ford	980				5	137	—	125	274	399	10	—	—	10	389			
94	Margules	Margules	Chevrolet	1480	Karpaty	Vacuum	Royal	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369			
95	Rozenblat J.	Rozenblat J. i T.	Essex	1200	Nobel	Vacuum	Michelin	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394			
96	Rozenfeld	Rozenfeld	Chevrolet	1350	Limanowa	Gazy ziemne		4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364			
97	Westerski	Dąbrowski	Hudson	1680	Karpaty	Vacuum															
98	Pescht	Pescht	Tatra	820	Drago	Vacuum		2	385	—	50	770	820	40	—	—	40	780			
99	X. Marchewka	Barańczuk	Austro-Daimler	2100	Nobel	Vacuum	Dunlop	5	180	—	125	360	485	10	—	—	10	475	A. P.		
100	Goldstein	Goldstein	Fiat	1340	Galicja	Vacuum	Michelin	5	402	—	125	800	925	25	—	—	25	900	Sl. K. A.		
101	Korfanty	Korfanty	Polski Fiat	1135			Dunlop	5	402	45,03	125	800	925	5	—	—	5	920	Sl. K. A.	II	Aeroklubu przycisk i Śląskiego A. K.
102	Rucker	Rucker	Fiat	1045	Galicja	Vacuum	Dunlop	4	238	37,38	100	476	576	275	—	—	275	301	Sl. K. A.		
103	Stenzel	Stenzel	Ford	1140		Vacuum	Goodyear	4	307	—	100	614	714	20	—	—	20	694	Pom. A.K.		
104	Budzyński	Budzyński	Ford	680	Nobel		Goodyear												Pom. A.K.		
105	Heydemann	Heydemann	Ford	1200			Michelin	4	288	—	100	576	676	355	—	—	355	321	Pom. A.K.		
106	Groniowski	Przybyszewski	Oakland	1570	Nobel	Castrol	Michelin	5	154	—	125	308	433	55	—	—	55	378	A. P.		
107	Kornecki	Kornecki	Studebak.	1300	Vacuum	Vacuum	Stomil Firestone	5	154	—	125	308	433	5	—	—	5	428			
108	Michalski	Michalski	Polski Fiat	650	Limanowa	Vacuum	Dunlop	4	297	—	100	594	694	15	—	—	15	679			
109	Krudzielski	Szczygieł	Studebak.	1950	Karpaty	Vacuum	Firestone Michelin	4	297	—	100	594	694	60	—	—	60	634	K. K. A.		
111	Biedermann	Biederman	Horch	2054	Nobel	Vacuum		5	401	—	125	800	925	360	—	—	360	565	Ł. A. K.		
112	Günther	Szczygielski	Auburn	1700				5	137	—	125	274	399	530	—	—	530	—131	Ł. A. K.		
113	Habig	Schlender	Overland	1190	Karpaty	Karpaty	Englebert	5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
114	Heiman-Jarecki	Wodziński	Studebak	1700	Naftogal	Vacuum	Englebert														

Nr. Zjazdowy	ZAWODNIK nazwisko	KIEROWCA nazwisko	SAMOCHÓD marki	Delrarowana waga kg.	Deklarowane: Materjały pędne	Deklarowane: Oleje	Deklarowane: Opony	Ilość osób do obliczenia	Przejechano kilometrów faktyczn.	Wylicz. średn. szybkości	PUNKTY DODATNIE: za obsadę	PUNKTY DODATNIE: za przejech. kilometry	PUNKTY DODATNIE: Razem +	PUNKTY UJEMNE: za odchyl. od średn. szybkości	PUNKTY UJEMNE: za non stop	PUNKTY UJEMNE: przekrocz. godzin kontrolnych	PUNKTY UJEMNE: Razem —	Ostateczny rezultat punktów +	Przynależność klubowa	Klasyfikacja wyniku	Przyznano nagrodę
115	Kundt	Kundt	Chrysler	1290	Nobel	Vacuum	Michelin	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
116	Montlak	Stanisławczyk	Citröen	1500	Karpaty			5	137	—	125	274	399	5	—	—	5	394	Ł. A. K.		
117	Petters	Raczkowski	Citröen	1175				3	137	—	75	274	349	30	—	—	30	319	Ł. A. K.		
118	Plihal K.	Plihal K.	Tatra	650	Karpaty		Bata	4	137	—	100	274	374	10	—	—	10	364	Ł. A. K.		
119	Landau	Wędzisz	Graham-Paige	1476	Nobel	Vacuum	India	5	137		125	274	399	35	—	—	35	364			
120	Opaliński	Opaliński	Essex	1210	Karpaty		Michelin														
122	Grędkiewicz	Grędkiewicz	Sizaire	1450	Galicja	Vacuum	Dunlop	4	137	42.22	100	274	374	15	—	—	15	359			
123	Kronsilber	Kronsilber	Ford	1080	Nobel	Vacuum	Goodyear	4	137	—	100	274	374	50	—	—	50	324			
124	Kokeli	Kokeli	Fiat	938	Nobel	Vacuum	Englebert														
125	Piętka	Piętka	Citröen	1450	Limanowa	Vacuum	Goodyear	4	137	—	100	274	374	5	—	—	5	369			
126	Sieradzki	Sieradzki	Fiat	1500	Naftogal	Vacuum	Michelin	5	137	—	125	274	399	10	—	—	10	389			
127	Veigt	Veigt	Graham	1500				2	137	—	50	274	324	55	—	—	55	269			
128	Bursze	Szumarowski	Citröen	1320			Michelin	5	137	—	125	274	399	—	—	—	—	399			
129	Derczyński	Ulrich	Fiat	1000				4	137	—	100	274	374	70	—	—	70	304			
130	Knepel	Knepel	Minerwa		Nobel	Vacuum		5	137	—	125	274	399	65	—	—	65	334			
131	Kopczyński	Kopczyński	Citröen	1400	Karpaty	Polmin	Michelin	5	137	—	125	274	399	20	—	—	20	379			
132	Lipszyc	Lipszyc	Berliet	1450	Nobel	Vacuum		5	137	—	125	274	399	370			370	29			
133	Lund	Lund	Ford	1000			Michelin	2	427	—	50	800	850	20	—	—	20	830	Pom. A. K.		
134	Hamburger	Cepik	Austro-Daimler	1700				5	137	—	125	274	399	50	—	—	50	349	Ł. A. K.		
135	Kebsch Alfred		Austro-Daimler	1600				2	137	—	50	274	314	—	—	—	—	324	Ł. A. K.		
136	Grapew																		Ł. A. K.		
137	Koziański	Koziański	Ford	900	Nobel	Vacuum	Michelin	2	154	—	50	308	358	15	—	—	15	343	A. P.		
140	Landau	Landau	Steyr	905			Semperit	4	154	—	100	308	408	10	—	—	10	398			
141	Glaser	Glaser	Fiat	470			Stomil												A. W.		
143	Brunnicki-Klassa		Steyr	995				5	297	—	125	594	719	15	—	—	15	704	K. K. A.		
144	Jaworski	Jaworski	Citröen	1460	Karpaty	Vacuum	Michelin	4	103	—	100	206	306	20	—	—	20	286	A. P.		
145	Nosowicz	Nosowicz	Lincoln	2300	Nobel	Castrol	Pensilw.	5	103	—	125	206	331	15	—	—	15	316	A. P. P.		
146	Rymkiewicz	Rymkiewicz	Praga	1180	Nobel	Vacuum	Dunlop	4	206	—	100	412	512	20	—	—	20	492			
147	Hirszowski	Hirszowski	Ford	1300	Nobel	Vacuum	Michelin	5	154		125	308	433	5	—	—	5	428			
148	Bukowiecki	Bukowiecki	Fiat	1500				5	297		125	594	719	15	—	—	15	704	K. K. A.		
149	Antczak	Antczak	Dodge	1200				4	406	—	100	800	900	120	—	—	120	780	A. W.		
150	Skibiński	Ski binski	Lancia	1320				4	298	—	100	596	696	80	—	—	80	616	A. W.		
151	Kwiatkowski	Kwiatkowski	Chenard	1270				4	298	—	100	596	696	1250	—	—	1250	— 554	A. W.		
152	Świtalski	Świtałski	C. W. S.	1096				5	419	27,5	125	800	925	1770	—	1150	2920	—1995			
153	Szułczyński	Szułczyński	P. W.	990				3	298	—	75	596	671	5	—	—	5	666	A. W.		
154	Malinowska	Malinowska	Chrysler	1800	Nobel	Vacuum		2	206	—	50	412	462	20	—	—	20	442			
155	Schwanke	Schwanke	Nobel					4	133	—	100	266	366	10	—	—	10	356			
156	Łepkowski	Łepkowski	Plimouth	1500	Vacuum	Vacuum	Goodyear	4	103	—	100	206	306	60	—	—	60	246	A. P.		
157	Łopuszański	Łopuszański	Ford	995				3	399	—	75	798	873	10	—	—	10	863	Sl. K. A.		
158	Kamiński	Kamiński	Protos	1800	Nobel		Dunlop	5	154	—	125	308	433	15	—	—	15	418			
KATEGORJA SPORTOWA																					
4	Borowik	Borowik	Tatra	1080	Nobel	Michelin	Michelin	4	1024	58,8	200	2048	2248	—	—	—	—	2248	A. P.	III	Aeroklubu przycisk
20	Żochowski	Żochowski	Delage	1570	Drago	Vacuum		4	1268	73,0	200	2536	2736	—	—	—	—	2736	A. P.	I	Aerokl. Rzecz. Pol.
21	Czylingarian	Czylingarian	Mercedes-Benz	1500	Nobel	Mobiloil	Goodyear	4	1121	66,8	200	2242	2442	—	—	—	—	2442	Ł. A. K.	II	Aeroklubu przycisk
22	Loewenstein	Loewenstein	Pierce-Arrow	2410		Schell	Michelin	4	634	63,0	200	1268	1468	—	—	—	—	1468	Ł. A. K.		Standart-Nobel
51	Finder	Finder	Lancia		Karpaty	Karpaty	Michelin	4	963	53,75	200	1926	2126	50	—	—	50	2076	A. P.		
52	Łuczyński	Łuczyński	Chevrolet	1210	Polmin	Gargoyl	Firestone	3	505	53,2	150	1010	1160	72	—	—	72	1088	Wil. A. K.		
54	Tyrakowski	Tyrakowski	Itala	1400	Nobel	Gargoyl															
55	Osser	Osser	Packard	1730	Karpaty	Gargoyl	Goodyear	4	655	61,0	200	1310	1510	—	—	—	—	1510	Ł. A. K.		Zarządu Ł. A. K.
86	Engelman	Engelman	Polski Fiat 509	670	Nobel	Gargoyl	Stomil	4	771	48,8	200	1542	1742	248	—	—	248	1494			
110	Ripper	Ripper	Tatra	955	Nobel	Nobel	Bata	4	1020	55,28	200	2040	2240	—	—	270	270	1970	K. K. A.		
121	Ryzenberg	Ryzenberg	Essex	1450	Nobel	Mobiloil	Michelin	4	665	44,28	200	1330	1530	428	—	—	428	1102			
138	Deisenberg	Deisenberg	Steyr	1082			Englebert	4	802	46,4	200	1604	1804	344	—	—	344	1460	A. P.		
139	Schaff	Schaff	Fiat 514	970				4	594	36,7	200	1188	1388	732	—	—	732	656	A. P.		
142	Walewski	Sikorski	Austro-Daimler	1200	Polmin	Galkar	Englebert	3	549	46,7	150	1098	1248	252	—	—	252	996			